DO PIZZOFALCONE

NAZIONALE
B. Prov.
I
1554
BIBLIOTECA
VITT. EM. III
NAPOLI

18 J. 9

BIBLIOTECA PROVINCIALE
Armadio XXIV
Palchetto
Num.° d' ordine 117
20232

19 e 63

Digitized by Google

B Prov.
IV
1554

Digitized by Google

# Samlung

von

## Nachrichten für Seefahrer

zu der von 50° 55′ bis 58° 5′ nördlicher Breite sich erstreckenden

wachsenden Karte

von

# der Nordsee,

enthaltend

Beschreibungen ihrer Küsten, Leuchtfeuer, Merkzeichen, Bänke und Gründe,

wie auch

Anweisungen zum Einsegeln in die Flüsse und Häfen,

von

welcher letzteren mehrere zu desto größerer Aufklärung und Deutlichkeit

in beygefügten

## Specialkarten

dargestellt sind.

Im Jahre 1816 aus dem Königl. Seekarten-Archiv herausgegeben.

Gesammelt und ausgearbeitet

von

P. de Löwenörn,

Contre-Admiral, Commandeur des Dannebrog-Ordens und Dannebrogsmann, Ritter des St. Wladimir-Ordens und des Ordens du merite militaire, erstem Deputirten des Königl. General-Zollkammer- und Commerz-Collegii in Sachen der Kanäle, der Häfen und Leuchtfeuer, Directer des Königl. Seekarten-Archivs, Oberlothsen auf Seeland, der Königl. Dänischen Gesellschaft der Wissenschaften ordentlichem Mitgliede und der Königl. Academie der Wissenschaften zu Paris, wie auch mehrerer gelehrten Gesellschaften correspondirendem Mitgliede.

Uebersetzt im Anfange des Jahres 1817 unter beständiger Leitung des Herrn Verfassers,
mit Zuziehung späterer Berichtungen und neuer Zusätze

durch

R. Lassen.

Kopenhagen 1817.

Gedruckt bey E. A. H. Möller, Hof- und Universitätsbuchdrucker.

BIBLIOTECA NAZIONALE VITTORIO EMANUELE III NAPOLI

# Vorerinnerung.

Daß Seefahrern gute Karten höchst wichtig sind, um, wie Tullin sagt, den Weg in des Meeres irrsamer Wüste zu finden (til at finde Vei i Havets vildsomme Ørk), wird auch von Denjenigen erkannt, die nicht zu den Seekundigen gehören. Billig muß man sich daher wundern, daß, nachdem Wissenschaften und Schiffahrt längst zu gegenseitiger Erweiterung einander hülfreiche Hand geboten haben, so viele Jahrhunderte verflossen sind, bevor die Karten den gegenwärtigen Grad von Vollkommenheit erreicht haben, und daß in diesem Fache noch so viele Lücken unausgefüllt geblieben sind. Es würde aber zu weitläuftig seyn, alle hieher gehörige und zusammentreffende Ursachen an diesem Orte zu entwickeln.

So wie man bisher gute und genaue Karten vergebens gesucht hat, so ist auch der Mangel an den dazu erforderlichen aufklärenden Beschreibungen und Berichten über die Beschaffenheit der Fahrwasser, der Küsten, der Häfen und dergl. fühlbar gewesen. Eine Karte kann sehr vortrefflich und genau seyn; es ist aber unmöglich durch Zeichen, oder auf irgend eine andere Weise, die vielen höchst nützlichen, ja wichtigen Nachrichten, welche in Beschreibungen geliefert werden können, darauf anzudeuten. Landvertonungen sind zur Wiederkennung gewisser Hauptpunkte an den Küsten eine sehr nützliche Nebensache. Es ist indessen schwer, über alle Küsten gute Landvertonungen zu erhalten, noch schwerer aber, sie von allen den Punkten und Stellungen zu erhalten, von wo aus man das Land, und die sich auszeichnenden Gegenstände sehen kann. Sie geben daher, obgleich gut gezeichnet, nicht alle oder nicht zu allen Zeiten gleiche Aufklärung. Eine dazu gehörige Worterklärung erhöht oft ihren Nutzen unendlich *). Aus diesem Grunde haben wir es bey dem hiesigen Archiv zur Regel gemacht, die Karten überall mit Beschreibungen zu versehen.

Lange haben die Seefahrer im Allgemeinen, so wie unsere Landsleute insbesondere, einer zuverlässigern Karte von der Nordsee, als die bisher bekannten, entgegen gesehen; es ist daher unsere Sorge gewesen, dazu Materialien zu sammeln. Man hat aber dabey geglaubt, diese Karte nur dann herausgeben zu dürfen, wenn derjenige Theil der dänischen Küsten, der an die Nordsee grenzt, ausgemessen, und über selbigen ein solches Licht verbreitet seyn würde, daß wir, wenigstens für diesen Theil der Karte, verantwortlich seyn könnten.

Nachdem die dänischen Provinzen, von welchen die Nordsee-Karte die Westseite von Jütland, Schleswig und Holstein enthält, unter Leitung der Königl. Gesellschaft der Wissenschaften bis auf einen Theil von Schles-

*) Mit diesem Werke folgen in Betracht derjenigen Küstenausdehnung, die die Karte hat, sehr wenige Landvertonungen; allein dieses hat lediglich seinen Grund darin, daß wir sie nicht überall so zuverläßig haben erhalten können, als man sie zu fordern berechtigt wäre. Was uns späterhin von der Art zu Händen kommen dürfte, soll entweder in einem Nachtrage geliefert, oder dem Werke bey etwanigen neuen Auflagen einverleibt werden. Auch ist dieser Uebersetzung schon verschiedenes sowohl Karten als Landvertonungen, wie auch andere Nachrichten zugefügt worden.



Digitized by Google

wig und ganz Holstein, welches Alles gegenwärtig unter Arbeit ist, geographisch und trigonometrisch ausgemessen worden waren, wurde auf Vorstellung des Archivs Seeofficiere ausgesandt, um die hydrographischen Ausmessungen vorzunehmen, und die zu vollständigen Seekarten über denjenigen Theil der Nordsee, welcher von Skagens Spitze längs der Westküste von Jütland und Holstein bis zur Elbe hinläuft, erforderlichen Beobachtungen hinzuzufügen. Der Herr Capitainlieutenant Munk und der Herr Lieutenant, Ritter M. Tuxen vom See-Etat, fiengen diese Arbeit an und wurden mit der jütländischen Küste fertig. Die Herren Lieutenante und Ritter Holst und Tuxen setzten sie über die Holsteinische und über die Inseln außerhalb derselben fort. Als der Krieg im Jahr 1807 der unvollendeten Arbeit Einhalt that, waren diese Herren Ausmesser bis auf den nördlichen Theil der Insel Sylt vorgerückt, bis zu welcher Thril unsere Karte, von der wir im 1sten und 2ten Kapitel Beschreibungen mittheilen, genau ist; allein von da an bis zur Elbe ist die Karte nebst der dazu gehörigen Beschreibung nur aus denjenigen Karten und Nachrichten entlehnt worden, deren wir haben habhaft werden können. Man wagt zu hoffen, daß beyde Theile ziemlich zuverläßig und lichtverbreitend sind. Bey dauerhaftem Frieden und glücklichen Zeiten Wiederkehr kann man sich Hofnung machen, die für Seefahrer so ungemein nützlichen Unterfuchungen fortgesetzt zu sehen. Hätten wir aber die Ausgabe der Karte und dieses Werks so lange aussetzen sollen, bis beyde Theile vollständig geliefert werden könnten, dann dürfte in dieser Hinsicht die Zeit zu lang und zu unbestimmt gewarden seyn. Das, was wir liefern können, schien uns zu wichtig, um es nicht zu liefern und aus dieser Ursache veranstalteten wir gleich, nachdem die Friedensaussichten einen baldigen Gebrauch der Karte und dieses Werks hoffen ließen, die Kupfertafeln zu den entworfenen Zeichnungen, und eilten mit der Herausgabe des Werks, welches wir nach Kräften, Zeit und Umständen möglichst zu verbessern gesucht haben, und fernerhin zu verbessern suchen werden.

Zu der im Jahr 1808 vom hiesigen Archiv herausgegebenen Karte über den nördlichen Theil der Nordsee war keine Beschreibung erforderlich, indem sie in den mit den Specialkarten von der norwegischen Küste herausgekommenen Berichten, und in den Beschreibungen, die zu den Specialkarten gehören, welche von den Shetlands Inseln und den Färöer herausgekommen sind, ausführlich enthalten war. Derjenige Theil davon, welcher einer Beschreibung bedurft hätte, wäre also die Orkneys-Inseln gewesen. Man glaubte aber, es sey besser, daß diese Beschreibung derjenigen von der Ostküste Schottlands und Englands einverleibt würde. Wir liefern sie daher in diesem Werke, nebst einer Specialkarte von diesen Inseln.

Es würde sehr weitläuftig und für den Seemann überflüssig seyn, hier alle, sowohl alte als neue Karten und Werke anzuführen, die wir zur Verfertigung der Karte von der Nordsee und zur Sammlung der dahin gehörigen Nachrichten durchgegangen und mit einander verglichen haben. Nur Derjenige, welcher solche Arbeiten kennt, vermag die Weitläuftigkeit derselben zu beurtheilen, so wie die Verlegenheit, in welche oft ein Hydrograph bey Bestimmung der Lage dieses oder jenes wichtigen Punktes auf der Karte, für welchen astronomische oder geographische Gewißheit fehlt, gesetzt wird. Die gedruckten Angaben, welche man über einige Hauptpunkte der Breite und Länge hat — und deren giebt es sogar nur wenige — sind oft von einandrr sehr abweichend; ja die Karten entsprechen mit unter gar nicht den dazu gehörigen Beschreibungen, wie es besonders oft mit den Englischen der Fall ist.

In England werden die Seekarten häufig zum Gegenstande einer Handels-Speculation gemacht, wobei keine Controlle Statt findet. Es ist daher nicht zu verwundern, daß sie nicht selten ungeachtet ihrer prahlendrn Titel und ihres schönen Stiches nur nachläßig gemachte Copien sind, die einander widersprechen, ohne angegebene Gründe und angezeigte Autorität. Wir können uns daher, was die englische Küste auf der Karte betrift, nicht für die strenge Genauigkeit derselbrn, und eben so wenig für die Vollständigkeit der Beschreibungen verbürgen. Wir schmeichlen uns indessen doch, daß die Auszüge, welche wir hier liefern, unter allen uns in bryden Rücksichten bisher bekanntrn, die bestrn seyn werden.

Digitized by Google

Was die holländische Küste betrift, so können wir die angenehme Nachricht mittheilen, daß Seine Majestät, der König der Niederlande, eine aus Seeofficieren bestehende Commission ernannt hat, deren Bestimmung die Verbesserung des Lothsen- und Leuchtfeuerwesens ist, wie auch die Ausmessung der Küste dieses Königreichs, nebst der Herausgabe genauer Karten über dieselbe m. m. Sollte man aber den Zeitpunkt abwarten, in welchem ein ganz vollkommenes Werk geliefert werden könnte, dann würde der Seefahrer unendlich lange den Mangel derjenigen Anweisung fühlen, die gegenwärtig zu haben ist und die, mit gehöriger Vorsicht benutzt, als sehr leitend betrachtet werden kann.

Ein anderer wichtiger Theil unserer Karte, worüber größtentheils noch Unbestimmtheit und Ungewißheit herrscht, nämlich die Grundpeilungen und Bänke, ist nicht weniger schwierig gewesen, auf die Karte zu legen. Der südliche Theil der Nordsee hat vor vielen andern Fahrwassern den Vorzug, daß die Grundpeilungen den Ort zum Theil angeben können, wo man sich befindet, weil es überall nicht tiefer ist, als daß man lathen kann; und er giebt Bänke, auf welchen sowohl die Beschaffenheit des Grundes, als die Tiefe so bestimmt ausgezeichnet ist, daß sich ohne weiteres ausfündig machen läßt, an welchem Orte man ist. Die Bänke haben verschiedene Benennungen erhalten. Die Fischer, welche in Friedenszeiten auf den Kabeljaufang u. s. w. in die Nordsee ausgehen, kennen diese. Es sind sogar verschiedene praktische Seeleute, die mit den Grundpeilungen und den Bänken so genau bekannt sind, daß sie ohne sonderlichen Gebrauch des Compasses über die Nordsee segeln: blos mittelst des Senkbleyes. Indessen sind die Bänke noch bey weitem nicht auf die Karten nach sicherer Breite und Länge aber ähnlichen zuverlässigen Bestimmungen gelegt. Man hat daher keine ausgemachte Gewißheit weder in Ansehung ihrer wirklichen Lage, Ausdehnung und Figur, noch in Ansehung der vollkommen richtigen Bezeichnung der Tiefe auf denselben. Dies Alles mit Vollständigkeit und Genauigkeit zu bestimmen, dazu gehörte eine besondere Ausmessung; dazu wären mehrere Fahrzeuge erforderlich und mehrere Jahre würden darüber hingehen, bevor ein ordentliches Ganzes zu Stande gebracht werden könnte. Daß der Gegenstand dessen würdig sey, wird wohl nicht leicht Jemand in Zweifel ziehen. Welcher Nation kommt dies aber zu? Und welche Nation wird dieses ehrenvolle Unternehmen anfangen und vollenden?

Um sogleich das Wenige zuverlässige, welches uns zu Gesicht gekommen ist, anzuwenden, haben wir nicht ermangelt, einige Grundpeilungen auf der Karte anzusetzen. Sie sind aus den neuesten schwedischen Karten, wie auch aus dem bekannten Werk des französischen Kapitains Verdun de la Crenne entlehnt und auf den angegebenen Stellen nach Observation von Breite und Länge gefunden. Ihrer sind aber nur wenige und sie machen kein Ganzes aus. Den Schwedischen haben wir das Zeichen *, und den Französischen das Zeichen ⊙ gegeben. Indessen sind erwähnte Bänke zu sehr bekannt und kommen im Munde der Seeleute zu häufig vor, als daß man sie, der angeführten Ungewißheit ungeachtet, auf der Karte auslassen könnte. Man hat sie, wie verschiedene andere, nach bestem Wissen bezeichnet, und erwartet von der Zeit Berichtigungen, die nach anerkannter Aechtheit benutzt werden sollen. Eine fernere Schwierigkeit zeigt sich bey Ansetzung der Tiefen auf der Karte. Wenn man mit der Menge der jetzt vorhandenen und mit Ziffern versehenen Karten eine Vergleichung anstellt, so weiß man nicht, welches Maaß man annehmen soll: Faden oder Fuß, das ist eine Selbstfolge; allein die Englischen, die alten Französischen*), die Holländischen und die Schwedischen sind sich an Größe nicht gleich. Daß wir nach dänischem Maaße, den Faden zu 6 dänische Fuß gerechnet haben, ist natürlich. Wir haben übrigens verglichen, mit erfahrnen Seemännern gesprochen und die beste Auswahl zu treffen uns bemüht, und hoffen und erwarten nun, daß diejenigen, welche vielleicht Gelegenheit haben, berichtigende Beobachtungen zu machen, selbige auch zu eigenem und anderer Nutzen mittheilen werden.

Es macht einen der wichtigsten Gegenstände aus, die Leuchtfeuer, Baaken, Tonnen u. s. w., welche schon vorhanden sind, und zur Leitung und Sicherheit der Seefahrt unterhalten werden, auf der Karte anzugeben und im

*) Die alten französischen Faden oder Klaftern machten nur 5 Fuß aus; die andern Nationen rechnen gemeiniglich 6 Fuß auf eine Klafter.

Texte zu beschreiben. Ihre Anzahl hat in neuern Zeiten bedeutend zugenommen. Zu bedauern ist es aber, daß man so wenig ein ordentliches Verzeichniß derjenigen Oerter hat, an welchen Leuchtfeuer oder dergleichen Merkzeichen angebracht sind, als nähere Angaben der Beschaffenheiten eines jeden insbesondere, da doch ihre verschiedenen Einrichtungen oft den wesentlichen Zweck haben, daß das eine sich von dem andern recht merklich unterschiede. Zwar wird die Errichtung eines neuen Leuchtfeuers oder einer wichtigen Seebake öffentlich bekannt gemacht; allein dergleichen Bekanntmachungen gerathen nicht in die Hände aller Derjenigen, welche daraus Nutzen ziehen sollen; es werden daher nicht Alle eine vollkommene Kenntniß in diesem Falle haben. In der englischen Sailing Directions, oder in den ihren Karten beigefügten Beschreibungen und Anweisungen, ja selbst in den Karten, trift man häufig die unverzeihliche Nachlässigkeit an, daß nicht alle Leuchtfeuer angegeben und noch weniger beschrieben sind. Alles, was daher in Rücksicht auf die Nordsee zu unserer Kenntniß kam, oder was wir auf Karten oder in Beschreibungen angegeben fanden, haben wir in diesen Nachrichten anzuführen nicht unterlassen.

Wenn man die Höhe eines Gegenstandes über der Wasserfläche kennt, so kann man durch nachstehende Tabelle mit mehrerer Sicherheit ausfündig machen, wie weit man von demselben entfernt ist, als durch bloße Schätzung. Aus diesem Grunde haben wir es nicht für überflüssig gehalten, sowohl die Höhe der bekannten Leuchtfeuer ꝛc., als auch die oben erwähnte Tabelle hier abdrucken zu lassen *).

## Tabelle

### über den Abstand, in welchem ein Gegenstand nach dessen Höhe und nach der Höhe des Auges über dem Wasser, nach dänischem Fußmaaße berechnet, gesehen werden kann.

Berechnet nach dänischen Seemeilen, Zehntheilen und Hundertheilen einer Meile.

| Höhe in Fußmß. | Abstand in Meil. | Höhe in Fußmß. | Abstand in Meil. | Höhe in Fußmß. | Abstand in Meil. | Höhe in Fußmß. | Abstand in Meil | Höhe in Fußmß. | Abstand in Meil. | Höhe in Fußmß. | Abstand in Meil. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | 0,65 | 45 | 1,95 | 85 | 2,68 | 125 | 3,25 | 165 | 3,74 | 220 | 4,32 |
| 10 | 0,92 | 50 | 2,06 | 90 | 2,76 | 130 | 3,31 | 170 | 3,80 | 230 | 4,42 |
| 15 | 1,13 | 55 | 2,16 | 95 | 2,84 | 135 | 3,38 | 175 | 3,85 | 240 | 4,52 |
| 20 | 1,30 | 60 | 2,25 | 100 | 2,91 | 140 | 3,44 | 180 | 3,91 | 250 | 4,61 |
| 25 | 1,46 | 65 | 2,35 | 105 | 2,98 | 145 | 3,51 | 185 | 3,96 | 260 | 4,71 |
| 30 | 1,59 | 70 | 2,44 | 110 | 3,05 | 150 | 3,57 | 190 | 4,01 | 270 | 4,80 |
| 35 | 1,72 | 75 | 2,52 | 115 | 3,12 | 155 | 3,62 | 200 | 4,12 | 280 | 4,89 |
| 40 | 1,84 | 80 | 2,60 | 120 | 3,19 | 160 | 3,68 | 210 | 4,22 | 290 | 4,98 |
| | | | | | | | | | | 300 | 5,06 |

Der Gebrauch dieser Tabelle ist folgender: Man nimmt die dem Fußmaaße, welches der Gegenstand, dessen Höhe man erblicke, über dem Wasser hat, entsprechende Meilenzahl, und die Meilenzahl für so viel Fuß Höhe, als man auf dem Schiffe über dem Wasser steht, und addirt diese beyden Zahlen, wonach man die Berechnung macht, wie weit man von dem Gegenstande entfernt ist. Z. Ex.

Skagens Leuchtfeuer ist 63 Fuß über der Wasserfläche; also . . . . . 2, 33 Meilen.
Kann dieses Feuer nun nicht auf dem Schiffe, wo das Auge 10 Fuß über der Wasserfläche erhaben ist, gesehen werden, sondern erst nachdem man 5 Fuß in die Want hinaufgetreten ist, wo das Auge nunmehr eine Höhe von 15 Fuß hat, welche 15 Fuß nach der Tabelle . . 1, 13 betragen,

so ist man 3, 46 Meilen

*) Obgleich diese Tabelle die nämliche ist, welche wir in der Beschreibung des Kattegats geliefert haben, so scheint es doch nicht überflüssig, sie diesem ziemlich großen Werke einzuverleiben, indem das andere nicht immer bey der Hand seyn dürfte.

oder ungefähr 3½ Meilen vom Leuchtfeuer entfernt. Es ist eine Selbstfolge, daß die Luft klar und das Feuer gerade im Horizont zu sehen und darum vielleicht etwas näher seyn muß. Leichter ist es allerdings, mit Hülfe der Tabelle die Berechnung der ungefähren Entfernung eines Leuchtfeuers, welches einen leuchtenden Punkt hat, zu machen, als die Berechnung der ungefähren Entfernung eines Thurms oder ähnlicher Gegenstände, bey Tage gesehen.

Was die Größe und Grenze betrift, die wir diese Karte von der Nordsee gegeben haben, so müssen wir vorläufig bemerken, daß wir unter andern zu allen Karten des Archivs eine gewisse Größe des Papiers angenommen haben, nämlich halbe oder ganze Bogen, damit sie sämmtlich in einen Band gebunden werden können. Nach unserer Meinung würde indessen das Brustück oder die Scale dieser Karte in der Größe eines Bogens zu klein geworden seyn, um die für den Seemann erwünschte Deutlichkeit erhalten zu können. Wir haben daher die Karte auf zwey Bogen abdrucken lassen; die zu einem Ganzen zusammengesetzt oder — im Falle, daß Jemand der Handlichkeit halber dieses lieber wünschte — auch einzeln gebraucht werden können.

Was aber die Grenze der Karte betrift, so sagt uns der erste Blick, daß sie dasjenige Meer enthält, welches man die Nordsee in engerem Sinne nennt *). Für die Grenze der Nordsee nach Norden hin, hat man noch keine Bestimmung. Derjenige aber, welcher nordwärts nach Oesteen auf der Westküste von Norwegen oder nordwärts um Schottland, der schetländischen Inseln und den Färöer vorbey, zu segeln gedenkt, wird sich der vorbesagten, im Jahre 1808 über den nördlichen Theil der Nordsee herausgekommenen Karte bedienen können.

Ebbe und Fluth, nebst dem davon abhangenden Gange der Ströme, ist ein Gegenstand, der des Seemanns vorzügliche Aufmerksamkeit fordert. Der Seemann muß besonders dann davon Kenntniß haben, wann er eine Einfahrt, einen Fjord oder Hafen, wo Ebbe und Fluth stark ist, anthut; denn er kann, wenn er den unrichtigen Zeitpunkte für die Einsegelung u. s. w. wählt, seines Ziels verfehlen. Wir unterlassen daher nicht, wo in diesen Nachrichten von Hafen-Einfahrten die Rede ist, jedesmal dasjenigen anzuführen, was wir von der sogenannten Hafenzeit des Orts, oder der Zeit des hohen und niedrigen Wassers mit Neu- und Vollmond, wissen oder aufgezeichnet finden, damit der Seemann davon Gebrauch machen und berechnen kann, ob der Strom ein- oder ausgehend sey, und wie hoch das Wasser zu der Zeit stehe, da er solches wissen muß.

Hier halten wir es gleichfalls nicht für unzweckmäßig, einige allgemeine Nachrichten und Anmerkungen über die in der Nordsee Statt findende Ebbe und Fluth niederzuschreiben. Jedermann weiß, das Ebbe und Fluth durch die Anziehungskraft der Sonne und des Mondes auf unsern Erdkörper verursacht wird, daß jedoch der Mond, weil er — obgleich viel kleiner — uns viel näher ist, als die Sonne, den größten Einfluß hat, und daß dessen anziehende Kraft die flüssigen Theile oder das Meer in Bewegung setzt, wodurch denn verursacht wird, daß es zu gewissen Zeiten oder Stunden an jedem Orte höher oder niedriger steht. Ferner, daß die Lage der Länder gegen das Meer an einem Orte mehr, an einem andern Orte weniger Unterschied macht, obgleich sie auf einer und derselben Küste und sogar nicht weit von einander liegen, so wie auch, daß Ebbe und Fluth beym Fallen und Steigen des Wassers, an einigen Küsten größer ist, als an andern. Und endlich, daß diese Wirkung in den kleinen und eingeschlossenen Fahrwassern gar nicht oder doch nur sehr wenig bemerkbar seyn kann. So hat z. Ex. die Ostsee keine Ebbe und Fluth, und im mittelländischen Meere ist sie nur sehr klein. Wäre die Nordsee mehr eingeschlossen, so würde Ebbe und Fluth auch da weniger wahrgenommen werden; allein durch die Verbindung der Nordsee mit dem großen Ocean nordwärts um Schotland und südwärts um England herum, erhalten gewisse Theile der erstern Ebbe und Fluth in einem sehr beträchtlichen Grade.

Dienten nicht die großen brittischen Inseln, welche die Westseite der Nordsee begrenzen, den norwegischen Küsten gleichsam als Vormauer, so würde sich hier Ebbe und Fluth gerade so zeigen, wie es an der irländischen und

*) Die Nordsee ist oft Mare Germanicum, la Mer d'Allemagne, the German Sea benannt worden, obgleich nur ein sehr kleiner Theil der deutschen Küste damit in Berührung kommt. Der dänischen Sprache ist diese Benennung fremd.

Digitized by Google

ſchottländiſchen Küſten geſchieht. Jetzt muß aber dieſe Bewegung des Meers ſich den Weg durch den nördlichen Theil der Nordſee um Schottland herum zwiſchen die Oekneys und ſchotländiſchen Inſeln bahnen, wodurch ſie aufgehalten wird. Als eine Folge davon trift man an den norwegiſchen Küſten keine große Ebbe und Fluth an. Auf der Höhe von Bergen iſt der Unterſchied des Steigens und Fallens des Waſſers gemeiniglich nur 3 bis 4 Fuß. Weiter nach Norden hin nimmt dieſer Unterſchied zu, nach Süden hin aber ab, ſo daß man bey der Jädderküſte das regelmäßige Steigen und Fallen des Waſſers kaum und beym Kap Lindesnäs ganz und gar nicht bemerkt.

Auf der andern Seite theilt der atlantiſche Ocean der Nordſee Ebbe und Fluth mit durch den Kanal zwiſchen England und Frankreich. Man begreift indeſſen leicht, wenn man die Bildung und Lage dieſes letzteren gegen jenen Ocean betrachtet, daß, da er eine große Weite gegen das Meer hat, welche Weite ſich trichterförmig gegen Calais und Dover verengt, hier außerordentlich heftige Strömungen ſeyn müſſen, und die Wirkung von Ebbe und Fluth, welche hier durchgeht, muß ſich beſonders längs den nächſtliegenden Küſten äußern, welches auch der Fall iſt. Aus dieſem Grunde iſt Ebbe und Fluth mit den davon herrührenden Strömungen an den ſüdlichen und öſtlichen Küſten von England ſehr ſtark, und zeigt ſich gleichfalls auf der andern Seite längs den Flanderſchen und Holländiſchen, bis zur Elbe, und von da weiter bis zu den weſtlichen Küſten von Holſtein und Schleswig hin, wo ſie ſich weiter nordwärts allmählich verliert, ſo daß die Wirkung an der Weſtküſte von Jütland wenig verſpürt wird. Das Wetter muß anhaltend gut ſeyn, wenn man an Jütlands nördlichem Theile das regelmäßige Steigen und Fallen des Waſſers mittelſt Ebbe und Fluth ſollte wahrnehmen können, wo es gewöhnlich 1, höchſtens 2 Fuß beträgt. Die Wirkung des Windes hat in ſo fern er von einiger Stärke iſt, auf den höhern oder niedern Stand des Waſſers an dieſer Küſte noch größern Einfluß, als die oftererwähnte Urſache.

Man muß hier noch bemerken, daß bey der an der Weſtküſte von Jütland befindlichen ſogenannten Blaavands-Hucke, von welcher ſich ein langes Riff, das unter dem Namen Horns-Riff *), bekannt iſt, ausläuft, die Strömung ſich theilt: denn man will wiſſen, daß zur Zeit der Fluth der Strom auf der Nordſeite deſſelben nordwärts und auf der Südſeite deſſelben ſüdwärts läuft; folglich umgekehrt zur Zeit der Ebbe.

Die auf der Karte bezeichneten Pfeile deuten an, daß der Strom während der Fluthzeit diejenige Richtung nimmt, welche der Pfeil hat, und die römiſchen Zahlen bezeichnen die Stunde, zu welcher es an dieſem Orte mit Neu- oder Vollmond hohes Waſſer iſt.

Es dürfte wohl auch nicht ganz überflüſſig ſeyn, des Eiſes zu erwähnen, welches man in der Nordſee oder an einigen Küſten derſelben in harten Wintern wohl vorfindet, obgleich es ebenfalls ſchwer iſt, hierüber etwas mit Beſtimmtheit zu ſagen. Die offene Nordſee friert indeſſen nie, und das Eis, welches zuweilen darauf angetroffen wird, kommt nur von gewiſſen Küſte derſelben; ſie hat ganze Strecken, auf denen man kein Eis kennt, das der Schifffahrt hinderlich wäre. So ſieht man nie oder doch nur ſelten Eis auf der Weſtküſte von Norwegen, und je weiter man nach Norden geht, deſto ſichrer iſt man davor in der See. Selten wird der innere Hafen, nebſt den Buchten bei Bergen mit Eis belegt; in den äußern Häfen dieſer Küſten tritt ein ſolcher Fall niemals ein, ſo daß von der Seite die Fahrt auf dieſen Höhen, ja bis Drontheim hinauf und noch weiter, den ganzen Winter offen iſt. Ein ankommendes Schiff hat daher niemals zu befürchten, daß das Eis es hindern ſollte, in einen Hafen einzulaufen. Daß aber deſſen ungeachtet die Schifffart auf dieſen Höhen ſpät im Herbſte und im Winter wegen der langen dunkeln Nächte, des gewöhnlichen ſtürmiſchen und unruhigen Wetters, der dicken und dunkeln Luft, beſchwerlich und äußerſt ſchwierig ſey, folgt von ſelbſt.

*) Dieſes für die Schifffahrt ſo gefährliche Riff läuft ungefähr 6 Meilen in die See hinaus. Siehe darüber die Beſchreibung im 1ſten Kapitel.

Oestlich von Lindersnäs verhält es sich in Hinsicht des Eises anders. Es verstreichen da wenige oder keine Winter, in welchen die Küsten und Häfen vom Eise frey sind; je östlicher desto früher, und desto mehr Eis kann man erwarten. Selten leidet der Hafen vom Christiansand an Eise, die westlichern Häfen noch weniger, und geschieht es auch, so ist es doch nicht im Vorwinter, d. h. nicht vor Januar, öfter im Februar und März. Das Eis welches in einem außerordentlichen Jahre die Häfen und Küsten westwärts von Christiansand belästigt, ist selten in den Häfen selbst gefrorne, sondern aus Treibeis entstanden, das gegen die Küste angetrieben, und von der östlichen Küste von Norwegen, vom Kattegat, vielleicht auch gar von Süden, als von der Elbe u. s. w. längs der Jütländischen Küste hergekommen ist. Noch seltener jedoch nicht ohne Beyspiel, legt das Eis an der Küste westlich von Lindersnäs bey Lister und Jädder an.

Wenn das Eis von der Skageracker Bucht in die Nordsee hinaustreibt, so wird es durch die Bewegung der See in kleine Stücke zerbrochen, wodurch es sich geschwind auflöße. Man hört fast nie über Treibeis in der Nordsee klagen. Doch dürfte es für diejenigen Seefahrer, welche zu Anfange des Frühlings von weit entlegenen Oertern kommen, und entweder nach den östlichen Norwegen, dem Kattegat, oder der Ostsee bestimmt sind, aber keine Nachrichten von der Beschaffenheit des Winters gehabt haben können, keine überflüssig Vorsicht seyn, die Norwegische Küste bey Lindersnäs, oder, nach Beschaffenheit der Umstände die Küste weiter östlich anzuthun, um zu erfahren, ob sie im Kattegat oder im Sunde vor Eise sicher seyn können.

An der Westküste von Jütland ist das Meereis sehr selten; nur Treibeis, welches von Süden herkommt, trift man daselbst an; den zwischen den Inseln an der Westküste von Schleswig und Holstein und bei dem Ausflusse der Elbe und Weser geht selten ein Winter vorüber, daß diese Häfen und Einfahrten nicht über kurz oder lang mit Eise belegt werden, wodurch die Schiffahrt gehemmt wird. Vermuthlich rührt solches daher, weil das Wasser eine geringere Tiefe hat und innerhalb der Inseln ruhiger ist; imgleichen weil die aus dem Lande kommenden Flüsse süsses Wasser mitbringen, das leicht friert; und endlich, weil die vorbenannten großen Flüsse, wenn sie bey Thauwetter aufgehen, aus dem Innere des Landes viel Eis in das Meer herunter führen. Indessen hat die ziemlich starke Ebbe und Fluth an diesen Küsten doch die Folge, daß das Meer, sogar bey stillem Wetter in steter Bewegung ist, weshalb das Eis nicht, wenigstens nicht in jedem Jahre, lange liegt. Es läßt sich durchaus nicht bestimmen, zu welcher Zeit im Winter es erscheint; jedoch fällt die Zeit desselben gemeiniglich in den Monat Januar oder Februar, auch wohl anhaltend, bis in den März. Das Treibeis, welches man also in der offenen Nordsee erwarten kann, ist aller Wahrscheinlichkeit nach unbedeutend.

An den holländischen Küsten, so wie in den dortigen Häfen, ist es auch wohl der Fall, daß die Schiffahrt wegen des Eises gestöhrt wird, wahrscheinlich aus den nämlichen Ursachen, welche wir neulich in Anschung der Holsteinischen angeführt haben; doch ist solches nur in strengen Wintern der Fall und das Eis ist selten von Dauer. Das Clima ist auch daselbst milder, die Ebbe und Fluth dabey stärker, folglich die See auch in größerer Bewegung.

An den englischen und schottländischen Küsten ist das Eis eine völlig fremde Erscheinung, ein Glück, welches mehrern zusammentreffenden Umständen, nebst der Lage dieser Länder u. s. w. zu verdanken ist. Die Strenge der Kälte, so wie mehrere Umstände, welche erforderlich sind, das feste Eis oder das Treibeis in einem solchen Grade zu vermehren, daß es der Schiffahrt hinderlich ist, richtet sich keinesweges allein nach der Breite oder Polhöhe *). Es würde jedoch zu weitläuftig seyn, und außerhalb der Grenzen unsers Plans liegen, diese Materie hier ausführlich zu erörtern; man hat gerade nur das anführen wollen, was in der Nordsee Statt findet, in so fern es die Schiffahrt angeht.

*) Das ganze feste Land von Grönland bis zu dessen südlichstem Theil ist mit ewigem Schnee und Eise bedeckt. Auf dem Meere giebt es an dessen Küsten zu allen Jahreszeiten Treibeis, welches man sogar im Sommer weit südlicher eintrift. Dagegen findet man unter gleicher Breite in Norwegen oder weiter nördlich nie festliegendes Eis vor, und niemals stößt man auf Treibeis von einiger Bedeutung in der Nordsee.

Digitized by Google

Indem wir uns vorgenommen haben, zu dieser Karte von der Nordsee eine Beschreibung zu liefern, haben wir es unter andern nicht wenig schwierig gefunden, wie sie für Diejenigen, denen sie bestimmt ist, am bequemsten einzutheilen wäre. Es ist freylich nicht möglich, Alle, oder einen Jeden zu allen Zeiten in gleichem Grade, zu befriedigen, denn die verschiedenen Lagen, in welchen die Seefahrer sich befinden können, gehen ins Unendliche. Wir haben indessen dieses Werk in verschiedene Capitel eingetheilt.

Da es eine Unmöglichkeit ist, daß eine Generalkarte, weil ihr Bestreck nur klein ist, zur Beschreibung der Einfahrten, Häfen u. s. w. hinlängliche Aufklärung geben kann, so haben wir verschiedene Situations-Karten beygefügt, indem es unsere Ansicht ist, daß ein Seemann, der unter mißlichen Umständen unter eine Küste geräth, dadurch Gelegenheit erhalten kann, sein eigener Führer zu werden. Die hierin befindlichen Specialkarten von den Häfen an der englischen Küste haben wir natürlich aus den englischen Karten entlehnt; allein wir müssen der Folgen halber wiederholt in Erinnerung bringen, daß die englischen Karten nicht immer Genauigkeit mit äußerer Schönheit vereinigen. Sie weichen fast ohne Ausnahme in Coursen und Distancen sehr von einander ab; als bloße Situations-Karten aber finden wir sie zur Erläuterung der Beschreibung ganz zweckmäßig.

Schließlich wird noch bemerkt, daß alle hier angeführte Distancen nach dänischen Meilen, von welchen 15 Fuß auf einen Breitengrad gehen, berechnet sind. Die Peilungen sind größtentheils nach dem wahren Norden oder rechtweisend angeführt und mit r. w. (rechtweisend) bezeichnet; wo aber das Gegentheil Statt findet, da ist solches angemerkt.

Nach mehrern hier in Kopenhagen mit dem größten Fleiß und der strengsten Genauigkeit gemachten Beobachtungen ist die Nordwestrings-Mißweisung des Compasses in einer Reihe von Jahren sich so ziemlich gleich geblieben. Sie hat ohne Zweifel jetzt ihre größte Abweichung nach Westen erreicht, und es scheint, als stünde sie im Begriffe nunmehr zurück zu gehen; doch ist hier Rückgang noch kaum merklich. Die Zeit wird uns darüber nähere Aufklärung geben.

# Erſtes Kapitel.

## Beſchreibung der jütländiſchen Weſtküſte von Skagen bis Horns-Riff.

Skagen, Jütlands nördlichſte Spitze, iſt genugſam bekannt. Das Land iſt flach und niedrig. Der Kirchthurm und der Leuchtthurm ſind ſehr kenntliche Gegenſtände. Man darf jedoch nicht erwarten, ſie bey klarem Wetter, oder den Leuchtthurm bey Nacht, in einer größern Entfernung, als etwa 3 Meilen, ſehen zu können: das Mehr oder Weniger beruht hauptſächlich auf der Höhe des Schiffs und der Klarheit der Luft *). Das Leuchtfeuer, welches eine Höhe von 63 Fuß über der Waſſerfläche hat, iſt gegenwärtig, eben wie die andern däniſchen Steinkohlenfeuer, mit einer Laterne oder mit einem Aufſatze von Fenſtern umgeben worden, ſo daß die Flamme deſſelben jetzt in gerade aufrechter Richtung ruhig brennt.

Das Ende von Skagen iſt eine ſehr niedrige Sandſpitze. Das Leuchtfeuer ſteht ¼, die Kirche aber 1 Meile innerhalb des äußerſten Theils derſelben. Von da läuft ein Riff beynahe ½ Meile O. N. O. in die See hinaus. Von Weſten oder Norden her darf man ſich dem Riffe nur auf einer Tiefe von 12 bis 10 Klaftern nähern, weil es auf dieſer Seite ſteil iſt. Eine Kabellänge innerhalb einer Tiefe von 8 Klaftern Waſſer giebt es nur eine Tiefe von 4 Klaftern. Hält man bey einer friſchen Kühlte um die Landſpitze herum ins Kattegat, ſo iſt nur zu beobachten, daß man ſich derſelben reichlich ¼ Meile entfernt halten muß, bis man die Kirche und den Leuchtthurm in gerade Richtung oder ungefähr 62° S. z. W. e. w. bekommen hat. Von da an darf man ſeinen Cours nach Beſchaffenheit des Windes und ſeiner Beſtimmung einrichten.

Die Abweichung der Kompaßnadel bey Skagen wurde, nach gute Landobſervationen im Jahr 1804, 19° 20′ Nordweſtring befunden.

Längs der jütländiſchen Weſtküſte von Skagen bis zur Blaavands-Hucke hin, giebt es im Allgemeinen drey Reihen dem Lande parallel laufender Außenbänke **) (Revier). Sie beſtehen aus einem hie und da mit kleinen Steinen vermiſchten Sande, den die Brandung, oder die an den allmählich nach dem Ufer hin ſich erhebenden Meeresgrund anſchlagenden Wogen aufgehäuft haben. Die ſchäumenden Wogen ſtürzen mit einem fürchterlichen Ungeſtüm, beſonders gegen den äußerſten dieſer Sandrücken hinan, rollen über den einen nach dem andern, jedoch mit allmählich verminderter Wuth hin und ſchießen darauf immer langſamer, aber dabey doch weit auf das flache Sandufer hinauf. So oft eine Welle ſich über einen dieſer Sandrücken hinüberwälzt, entſteht zwiſchen dieſem und dem darauf folgenden Rücken eine hohle, aber mehr ruhige See. Die Brandung hat gewiſſe Abſätze; denn, ſo wie 3 bis 4 Wellen auf einander gefolgt ſind, entſteht eine kleine Pauſe. Es iſt eine Selbſtfolge, daß es auf dem äußerſten Sandrücken am tiefſten iſt. Gewöhnlich trift man daſelbſt 18 Fuß Waſſer an. Die Wellen werden das größte Schiff darüber hinführen oder hinſchleudern; es kann aber auch leicht auf den Grund ſtoßen und zertrümmert werden. Auf dem zweyten oder mittlern Sandrücken beträgt die Tiefe mehrentheils 10 bis 12 Fuß. Sie liegen eine halbe, bis eine ganze Kabellänge auseinander. Im äußerſten Nothfalle, wenn nämlich ein Schiff bey hartem

*) Siehe die Tabelle in der Vorerinnerung.

**) Das däniſche Wort Revle ſchlechtweg durch Riff zu überſetzen, wie es Röding in ſeinem Wörterbuch der Marine gethan zu haben ſcheint, war dem Herrn Herausgeber nicht genügend, weil unter andern nach ſeiner Erklärung ein Riff vom Lande aus, eine Revir aber mit dem Lande parallel läuft. Der Ueberſetzer hat ſich daher nach einem andern Worte umgeſehen und keines gefunden, das dieſe Art Riffe genauer bezeichnet, als das Wort Sandrücken und nächſt dieſem das Wort Außenbank.



Digitized by Google

Wetter gegen das Land hintriebe und sonst schlechterdings stranden müßte, wäre es möglich, dann Rettung zu finden, wenn der Anker in dem Augenblick fiele, in welchem das Schiff über den ersten Sandrücken gekammen wäre; doch müßte man sich alle mögliche Mühe geben, gerade hindurch zusteuern. Dabey wäre es erforderlich, daß, nachdem man den Anker ausgeworfen hätte, und dieser hielte, die Segelstangen und Raaen unverzüglich heruntergenommen, ja wohl gar die Masten gekappet würden, damit Mannschaft und Ladung, nachdem der Wind sich gelegt hätte, durch Hülfe der Küstenbewohner gerettet und geborgen werden könnten. Schiffe, welche an diesen Sandrücken, oder an der Küste stranden, werden sogleich mit Sand überschüttet, und die darauf befindlichen Menschen kommen sehr oft durch die Wuth der See um. Die Entfernung des äußersten Sandrückens vom Lande beträgt ungefähr 4 Kabellängen; doch bleibt selbige sich überall nicht gleich, so wie die Sandrücken selbst, zumal auf einigen Strecken, veränderlich sind. An einigen Orten trift man nur zwey Sandrücken außerhalb der Küste an, welches gehörigen Orts bemerkt werden soll. Schon auf der Ostseite, 3 Meilen südwärts von Skagen, nehmen diese Sandrücken ihren Anfang, aber ungefähr vom Leuchtthurme an, bis gegen das von Skagen auslaufende Riff hin, liegen sie dem Lande sehr nahe.

Kaum sollte man glauben, daß diese Küste, die keinen einzigen Hafen aufweisen kann, nicht nur einige Schifffahrt hat, sondern daß sogar einige von ihren Bewohnern, wie z. Ex. die bey Klitmölle, Løkken u. s. w. in Besitz von Schiffen *) sind, die mitunter eine Trächtigkeit von 10 bis 14 Last haben, und mit denen sie besonders auf Norwegen fahren. In Sommer legen sie sich oft innerhalb der Sandrücken vor Anker. Sie besitzen die Geschicklichkeit, bey hartem Wetter über die Sandrücken und gerade ans Land zu segeln, wo nun das Schiff von den Wellen mit der Seite ans Land geworfen, und von den herbey eilenden Küstenbewohnern sogleich fest gemacht wird. Die Wiederhinausbringung geschieht auf Rollen oder Balken, doch muß dazu bequeme Gelegenheit und hohes Wasser abgewartet werden. Sie setzen oft das Schiff mit der vollen Ladung ans Land, nachdem die Lucken gehörig dicht gemacht sind. Eben dies läßt sich mit Kuff- und Schmackschiffen und dergleichen stark gebaueten Fahrzeugen thun, in so fern sie nicht über 6, höchstens 8 Fuß tief stechen. Indessen ist die Küste zu dieser Art Landung nicht überall gleich dienlich; nur ein sich allmählich erhebendes, und kein steiles Ufer, hat die dazu erforderliche Eigenschaft. Von Skiveren an, bis zu Asdalsgaard hin, ist das Ufer dazu besonders geeignet.

Außerhalb des alten Skagens tieft es nicht weit vom Lande sehr stark. Bey 12 bis 10 Klaftern Tiefe hat man Sandgrund, näher nach dem Lande hin aber Lehmgrund. Sucht man unter das Land hin zum einstweiligen Ankern, welches jedoch nur bey Landwinden geschehen darf, so muß man, weil der Grund sich plötzlich senkt, nicht in einer zu großen Tiefe ankern, und dabey zugleich bey jeder Veränderung des Windes zum Flüchten bereit seyn.

In der Mitte der Bucht zwischen Skagen und Hirtshals stehen einige Häuser, Skiveren genannt, dicht am Strande. Gerade vor diesen ist ein guter einstweiliger Ankerplatz, der oft von den nach dem Kattegat bestimmten Schiffen besucht wird, wenn sie östlichen Gegenwind haben. Beym Heransegeln muß man sich diejenige Bank merken, welche außerhalb des Ankerplatzes liegt. Von 20 Klaftern Tiefe gründet es ziemlich geschwind bis 11, 10 und 9 Klaftern auf, welches diejenige Tiefe ist, die man auf der Bank vorfindet. Innerhalb dieser giebt es wieder 12 bis 14 Klaftern, welche Tiefe sowohl nach der Bank selbst, als nach dem Lande hin allmählich abnimmt.

West- und südwärts hin hat die Küste verschiedene für den Seefahrer nicht unwichtige Merkzeichen. Die Tverstedter Kirche ist ohne Thurm, die Uggerbyer dagegen hat einen, der jedoch in den Oefnungen zwischen den Sanddünen nur dann und wann wenig zum Vorschein kammt. Auch kann die Bjeegbyer Kirche auf der See gesehen werden, obgleich sie über eine Meile landwärts liegt. Asdal, ein Edelhof, liegt ½ Meile von der Küste, und nicht weit davon steht eine Kirche ohne Thurm. Diese Gebäude zeichnen sich alle durch ihre hohe Lage aus. Die Hügel Hellehöie liegen auf einer Anhöhe ganz einzeln, und haben überall auf der See das Aussehn eines gespaltenen Hügels. Auf ihrer östlichen Seite sieht man einige kleine Hügel. Dies sind die wichtigsten Gegenstände, welche man in der Ferne sehen kann.

Nachdem das Land sich von Skiveren etwa 3 Meilen ungefähr in W. z. S. e. w., hingezogen hat, biegt es auf einmal nach S. S. W. hin. Die auf diese Weise gebildete Ecke, welche Hirtshals genannt wird und an sich kenntlich genug ist, wird noch durch Løbjerg ausgezeichnet, einen Berg von mittelmäßiger Höhe, der aber flach ist, und auf welchem die Horner Windmühle, nebst Kirche, die keinen Thurm hat, steht. Der Toenbyer Berg hat zwey Hügel. Die Kirche zeigt sich westlich aber östlich von Løbjerg, je nachdem man seinen Stand gegen das Land hat. Ein anderer merkenswerther Landkennungs-Gegenstand auf dieser Küste ist eine Bergreihe von mittelmäßiger Höhe, die man auf der See in einer Entfernung von einigen Meilen erblickt,

*) Diese Schiffe werden Sandskuder genannt.

und die den Seefahrern unter dem Namen Robert-Knude bekannt ist. Bisher ist man weder in Ansehung ihrer Lage, noch in Ansehung ihrer Benennung ganz einig gewesen. Die Küste zwischen dem Löustruper Hügel und Kurrebye ist hoch und steil. Ihre Höhe nimmt von Lönstrup an südwärts hin allmählich ab, und ihren höchsten Ort, welcher als die eigentliche Robert-Knude anzusehen ist, sieht man zwischen der Maaruper und der Rubjerger Kirche.

Vennebjerg liegt ½ Meile innerhalb Robert-Knude, ist höher als diese und kann daher auf der See in einer größeren Entfernung gesehen werden. Dieser Berg zeichnet sich besonders durch die darauf stehende Kirche aus. So eben westlich vor dieser liegt ein kleiner Hügel, oder eine runde Anhöhe, welche dem Anscheine nach die Kirche merklich breiter macht, und dadurch verursacht, daß von allen Seiten her der Thurm mitten auf der Kirche zu stehen scheint, es sey denn, daß sie in N. 64° Ost, r. w., gepeilt wird, in welchem Falle die Anhöhe und die Kirche in einer geraden Richtung liegen.

Ist man westlich von der Hirtshalser Hucke, so erscheint Löybierg nebst der Horner Kirche und Mühle als der nördlichste Theil des Landes. Hellehöie zeichnen sich durch ihre gespaltenen Gipfel aus, und der Tornbyer Berg nicht nur durch zwey Hügel auf seiner nördlichen, sondern auch durch Mögeldis kuppigen Hügel auf der südlichen Seite, vorausgesetzt, daß man südlich genug ist, um diesen zu sehen, wie auch durch die Kirche dicht westlich davon. Obgleich das Städtchen Hörring ½ Meilen von der nächsten Küste entfernt liegt, so sieht man doch auf der See die Kirchen desselben, von welchen die eine mit einem Thurm versehen ist. Etwas nördlich von diesem Städtchen steht eine Mühle. Man erblickt gleichfalls die Skalleruper Kirche, so wie weiterhin Vennebjerg, als den höchsten Ort, nebst Kirche und darauf Robert-Knude. Die Dörfer Maarup, Rudbjerg, Lyngbye und Kurrebye liegen alle dicht am Strande. Ihre Kirchen sind sehr klein und ohne Thürme, weshalb sie nicht weit zu sehen sind. Die Maaruper Kirche sieht man nicht in jeder Stellung und die Rubjerger nur von der südlichen Seite. Diese Gegenstände, welche alle kenntlich sind, verändern ihre Lage gegen einander, so wie man längs der Küste hin- oder her oder auf dieselbe zusegelt; doch wird der eine Gegenstand immer zur Kennung des andern beytragen.

Eine Meile südwärts von Robert-Knude liegt das Börglumer Kloster, ein bekannter Edelhof. Die Kirche, die durch ihre vielen Nebengebäude sehr kenntlich wird, steht unmittelbar am Hofe, ist aber ohne Thurm.

Zwischen den Furrebyer und Grönhöjer Häusern ist ein kenntliches Thal, in dessen Vordergrunde sich die Kirchen zu Brensted, Tise, Ingstrup und Saltum zeigen, welche alle mit Thürmen *) versehen sind; sie treten aber nach und nach, so wie man nach Süden hinkommt, hinter das hohe Land bey Grönhöj.

Von Grönhöj fängt das Land an hoch zu werden und bekommt den Namen Kiettrup-Berg. Bis nach der Biokhuser Mühle hin hält es sich ungefähr in der vorherigen Höhe. Von da an geht es abwärts bis nach Tranum hin, wo es sehr niedrig ist, allein bey Listrup-Bavnshöj wird das Oberland höher, und diese Höhe erhält sich bis man Svinklöv vorbey ist. Bey Listrup giebt es viele kleine Hügel, unter denen 5 besonders bekannt sind, und von den Fischern Femhöiene (die Fünfhügel) genannt werden; von diesen ist Bavnshöj einer. Zwey derselben liegen nahe an einander und werden Tvillingerne (die Zwillinge) genannt.

Die Hunér Kirche, welche ¼ Meile östlich von Blokhusene steht, kann, wie die Jetzmarker, welche weiter landeinwärts liegt, nur zwischen den in den Sanddünen an der Küste befindlichen Oeffnungen gesehen werden; beyde haben Thürme. Die Biokhuser und die Tranumer Mühle sind beyde klein und stehen niedrig, weshalb sie in keiner weiten Entfernung zu sehen seyn können. Die Leruper Kirche, welche in dem Leruper Thal liegt, erblickt man nur dann, wann man vor das Thal hinkommt.

Von Svinklöv läuft die Küste wieder auf einer Strecke von 6 Meilen nach Westen, r. w., bis zur Hanstedter Hucke hin, Hanstholm, oft schlechtweg Holmen (der Holm) genannt; von da an aber wieder S. S. W. und S z. W und darauf gerade nach Süden hin.

In der Mitte zwischen Svinklöv und Hanstholm bildet das Land eine kleine Ausbucht, auf deren Hucke Bolbjerg liegt. Svinkliö ist etwas höher, als Listrup-Bavnshöj; er ist steil auf der Seeseite, oben flach und breiter, als Bolbjerg. Wenn man von Westen kommt, erscheinen die Hengelsbjerger Hügel als zwey große kenntliche Hümpel.

*) Wenn hier schlechtweg von Kirchthürmen die Rede ist, so darf man sich niemals Thürme denken, die mit Spitzen versehen sind, sondern nur Thürme von derjenigen Bauart, die man gewöhnlich bey den dänischen Dorfkirchen antrift.

Digitized by Google

Ungefähr gerade vor Thorup liegen drey kenntliche kleine Hügel: Klimbjerg, Steenbjerg und Klöv. Man sieht aber nur zwey, wenn man von Osten kommt; so wie man aber westwärts segelt, kommt auch der dritte allmählich zum Vorschein. Klimbjerg ist dadurch kenntlich, daß seine nordöstliche Seite steil ist.

Verschiedene Gegenstände treten nach und nach entweder über oder auch zwischen den Sanddünen hervor, als: die Skramer und die Kjetternper Kirche, wie auch die Thornper Kirche, nebst Mühle. Die Madbjerger Kirche erblickt man nur bey sehr klarem Wetter. Die Kirchen haben sämmtlich Thürme.

Bolbjerg zeichnet sich dadurch aus, daß er höher ist, als das auf beyden Seite desselben liegende Land, und man erkennt deutlich, daß er eine auslaufende Hucke ist. Skaereklit ist eine weiße Klippe, die, weil sie dicht am Bolbjerg liegt, zur Landkennung nichts beytragen kann, es sey denn, daß man sich eine Strecke ost- oder westwärts davon befindet, in welchem Falle man eine Oefnung zwischen diesen beyden Gegenständen sieht.

Südwestlich von Bolbjerg steht die Mühle des Berges auf einer ziemlich hohen Anhöhe. Segelt man westwärts, so zeigen sich verschiedene Höfe auf dem Berge um die Mühle herum, unter welchen das Müllerhaus sich auszeichnet, und, wenn dies und die Mühle in gerade Richtung kommen, erhält letztere das Aussehn einer Kirche, besonders wenn man in einiger Entfernung davon ist. Uebrigens liegt auf diesem Berge auch die Lilder Kirche, welche von der Westseite, weil man von da her die ganze Kirche sehen kann, am kenntlichsten ist. Von der Tömmerbyer Kirche sieht man selten mehr, als den Thurm.

Von dem Oberlande westlich von Bolbjerg zeichnet sich Kaase-Knude, als ein abgesondertes hohes Land aus, das auf seiner westlichen Seite steil ist, und auf dessen höchstem Theile einige Dörfer nebst der mit einem hohen Thurm versehenen Hjardemaaler Kirche liegen. Zwischen den jähen Seiten der Kaase-Knude und dem Hanstholm zeigt sich ein merkliches Thal. Befindet man sich gerade vor diesem, und ist das Wetter klar, so sieht man nach Maßgabe der Stellung, die man im Fahrwasser hat, verschiedene Gegenstände, weit landeinwärts, als: die Hillerer Kirche, Vinbjerger Mühle, den Oddesiger Klövhöj, eine runde Anhöhe mit einem kuppigen Hügel, und in der Ferne hohes Hinterland.

Die Kirche auf Hanstholm hat keinen Thurm; sie steht 170 Fuß über der Wasserfläche, kann jedoch wegen der ostwärts davon liegenden Sanddünen und des Hjertebjerger Hügels, welcher letzterer den höchsten Theil von Hanstholm ausmacht, nicht gleich gut von allen Seiten gesehen werden. In einer weiten Entfernung verliert sich die Hucke als verschiedene Hümpel. Die Wigsöer Kirche, welche gleichfalls keinen Thurm hat, steht niedrig, weshalb sie erst in einer geringen Entfernung vom Lande zu sehen ist. Die Bucht, welche das Land hier hat, wird die Wigsöer Bucht genannt. Von Norden und Nordosten her sind die drey sogenannten Hedegaardr auf Hanstholm durch ihre hohe Lage und ihre gleiche Entfernung von einander sehr kenntlich. Schließlich wird noch für Diejenigen, welche von Westen her mit unsicherem Besteck zufällig unter die jütländische Küste gerathen, und nach der Ausdehnung des Landes, entweder unter Hanstholm oder Hirtshals zu seyn glauben, bemerkt, daß auf jeder der genannten Hucken zwar eine Kirche ohne Thurm steht, daß aber auf Hirtshals außerdem noch eine Mühle und mehrere andere Gegenstände befindlich sind, welche außer den beschriebenen Kennungen das sicherste Unterscheidungszeichen ist.

Nachdem wir nun auf diese Weise von den Kennungen auf der Küste zwischen Skagen und Hanstholm eine ausführliche Beschreibung gegeben haben, wollen wir zu den Beschaffenheiten der unter dieser Küste befindlichen einstweiligen Ankerplätze, wie auch zu den außerhalb derselben liegenden Gründen übergehen.

Obgleich es nicht zu bezweifeln steht, daß man bey Landwinden, durch Hülfe des Bleylothe hie und da unter der Küste einstweilen ankern kann, so ist doch eine Stelle vorzüglicher, als die andere. Außerhalb der ganzen Küstenstrecke von Skiveren an, bis jenseit Vaagerbye hin, soll es nicht rathsam seyn zu ankern, und man darf hier dem Lande überhaupt nur auf 6 bis 7 Klaftern Wasser nahe kommen. Gerade vor Kovel, einigen, ½ Meile östlich von Hirsthals liegenden, Häusern, kann man in einer Entfernung von ¼ bis ½ Meile vom Lande auf einer Tiefe von 5 bis 9 Klaftern ankern. Das beste Merkzeichen ist der Asdals-Hof in gerader Richtung mit Helleshöje.

Sowohl nördlich als westlich von Hirtshals kann man in einer ähnlichen Tiefe ankern. Für Unbekannte scheint es aber nicht rathsam, diese Stelle zu suchen, denn ist man außen vor Hirtshals westlicher als Nord, so liegen auf dem davon auslaufenden Riff, über welchem die Tiefe überdies noch sehr uneben ist, verschiedene kleine Gründe in einer sehr ungleichen Entfernung vom Lande. Die Tiefe auf denselben ist zwar nicht geringer als 4 bis 5 Klaftern; die Gründe können aber, wenn das Meer in Bewegung ist, Grundseen verursachen. Ueberhaupt dürfen grosse Schiffe dieser Hucke, besonders von Westen und Südwesten her, nur auf 1 Meile nahe kommen. Um die Hucke herum, und etwas zu beyden Seiten derselben, sind die Sandrücken veränderlich.

Ungefähr ein Paar Meilen vom Lande aus, nachdem die Vennebjerger Kirche so eben außerhalb Hirtshals erblickt wird, soll es eine Bank geben, über welcher es 14 bis 16 Klaftern tief ist. Auf ihrer Außen-

Digitized by Google

seite ist es sehr tief, auf ihrer Binnenseite aber, wo die Grundpeilungen uneben sind, beträgt die Tiefe, welche gegen das Land hin allmählich abnimmt, 18 bis 20 Klaftern. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß diese Bank mit der Bank außerhalb Skiveren zusammenhänge; denn die Fischer behaupten, daß die Bank sich immer weiter vom Lande entfernt, je westlicher man hinkommt. Nördlich von Hirtshals und im Westen der erwähnten Bank tieft es über einem Boden von rothbraunen, schwarz punktietem Sande 30 Klafter. Diese Grundart reicht bis dahin, wo man Hirtshals in O. S. O. hat. Von hier fängt ein weißer Sandgrund an, der eine weite Strecke längs dem Lande hinläuft. Bey einer Tiefe von 30 Klaftern, weißen Sandes, schätzt man sich 4 Meilen von Hirtshals.

So viel man weiß, erstreckt sich ein Riff ungefähr 1½ Meilen N W. von Hirtshals aus, auf welchem die Tiefe sich ungleich ist; doch giebt es keine Stelle, die unter 4 Klaftern Wasser hat. Solcher Flecke sind sehr wenige, sie können aber als kleine Gründe angesehen werden. Die Beschaffenheit des Grundes auf diesem Riffe soll sehr abwechselnd, und bald Sand, bald Steine, bald Gries und bald Lehm seyn. Von da an zieht sich eine Sandplatte längs der Küste nach S. W. hin, welche zwischen Tornbye und Skallerup sich vielleicht dem Lande etwas nähert; gerade vor Robert-Knude aber soll sie sich wieder 4 Meilen auswärts erstrecken.

Wenn man gerade vor oder westlich von der Tornbyer Kirche in eine Tiefe von 5 bis 6 Klaftern, welches ungefähr ½ Meile von der Küste ist, hinkommt, so findet man einen ziemlich reinen Sandgrund. Bey einem Landwinde und stiller See können die Schiffsböte bis ans Land hinkommen, wobey man Gelegenheit hat in der Wester-Aue, wenn die Wasserfässer eine kleine Strecke aufs Land hinaufgerollt werden, Wasser einzunehmen. Es ist tiefer zu beiden Seite der Aue als in dem Ausflusse der Aue selbst.

W. N. W., r. w., von der Vennebjerger Kirche, und ½ Meile gerade vom Lande aus, liegt ein Steingrund, Rödgrund genannt, dessen Durchschnitt ¼ bis ⅓ Meile beträgt, und auf dem es bald 3 und bald 4 bis 5 Klaftern tieft. Um diesem Grunde, wenn man nämlich von Norden herkommt, auf der Binnenseite zu entgehen, muß die Salturner Kirche auf der Binnenseite der Løkken-Häuser gehalten werden, will man aber zwischen dem erwähnten Rödgrund und dem Grunde Bakken hindurchsegeln, so wird die Ingstruper Kirche dicht außerhalb Løkken gebracht.

Der Grund Bakken, welcher kleiner ist, als der vorherige, hat 4½ Klaftern Wasser. Er liegt 1½ Meile vom Lande und W. ¼ N. von der Vennebjerger Kirche. Hält man sich dem Lande 1½ Meilen entfernt, so braucht man sich vor keinem dieser beyden Gründe zu fürchten. Uebrigens hat man sich nach den Peilungen der erwähnten Landkennungsgegenstände zu richten.

Gerade vor Lønstrup, ¼ Meile nördlich von der Maaruper Kirche giebt es 5 Kabellängen vom Lande aus einen kleinen Ankerplatz, der aber nur 2 bis 3 kleine Fahrzeuge fassen kann. Die Tiefe beträgt 3½ Klaftern und der Grund besteht aus reinem Sande. Das Merkzeichen dafür ist, das Packhaus mitten vor der Lønstruper Aue, und von dem Vennebjerger Kirchthurm muß auf dem Schiffsverdeck nur das Dach über dem Lande gesehen werden. Uebrigens wird man längs der Küste bis Furrebye hin nicht leicht einen Ankerplatz finden, der von Seetnen frey wäre.

Gerade vor Furrebye und vor dem ¼ Meile südlich davon liegenden Grunde Løkken, hat man bey einem Boden von reinem Sande, der jedoch zum Theil mit Lehm vermischt ist, gewöhnlich 10 bis 11 Klaftern Wasser. Weiter einwärts bis auf ¼ Meile vom Lande ist die Tiefe noch 10 Klaftern, allein von da an nimmt sie gegen die Sandrücken hin allmählich ab.

Bey Lønstrup liegt der äußerste Sandrücken, auf welchem es 15 Fuß tieft, 4 bis 5 Kabellängen vom Lande entfernt; dagegen ist bey Lyngbye der äußerste Sandrücken nur halb so weit von der Küste, hat aber 20 Fuß Wasser. Bey Løkken hat der Sandrücken eine Entfernung von 3 Kabellängen vom Lande und eine Tiefe von 15 Fuß. Zwischen diesem und dem zweyten Sandrücken ist die Breite 1½ Kabellängen und die Tiefe 3 Klaftern, weshalb hier kleine Schiffe hinlänglichen Platz zu ankern, und von dem äußersten Sandrücken Schutz haben. Der Grund besteht aus Lehm und Sand. Dies hat gerade die Veranlassung gegeben, daß von hier die meiste Fahrt mit den Seite 10 erwähnten, unter dem Namen Sandskuder bekannten Schiffen gewesen ist.

Gerade vor Grønhöi und Blokhusene trift man auf einer Sandplatte, die sich wenigstens ¾ Meile hinaus erstreckt, Sand mit weißen Schüpen, und eine Tiefe von 6 bis 8 Klaftern an. Auf dergleichen ebenen Sandplatten kann die See sich nicht so hoch auftürmen, als da, wo es tiefer und der Grund unebener ist. Man hat Beispiele gehabt, daß Schiffe, nachdem ihre Masten gekappt waren, hier einen schweren Sturm abgeritten haben, und dadurch der Gefahr entgangen sind, ans Land zu treiben. Außerhalb Blokhusene sind 3 Sandrücken befindlich, deren äußerster 6 bis 6½ Kabellängen vom Lande entfernt liegt und 16 Fuß Wasser hat. ¼ Meile vom Lande aus tiefe es 4 Klaftern.

Gerade vor den Tranumer Häusern ist die Tiefe wie auch die übrige Beschaffenheit der Sandrücken die nämliche, nur daß letztern nicht so weit hinaus liegen und weniger Wasser haben.

Digitized by Google

1½ Meilen von der Küste, und zwar da, wo man die Tranumer Strandhäuser oder auch Svinklöv in S. z. W., r. w., hat, besteht der Grund aus grauem Sande und ist einwärts überall ziemlich eben, so daß man daselbst bey einem Landwinde gut ankern könnte. ¼ Meile vom Lande beträgt die Tiefe 4 Klaftern. Die Sandrücken liegen hier dem Lande näher und haben weniger Wasser, als die vorhergehenden.

Ein Paar Meilen nordwärts von Bolbjerg liegen einige kleine Gründe, die von den Fischern Kog genannt werden, allein die Tiefe über und neben denselben ist wenig verschieden, denn auf den Gründen selbst tieft es 7 bis 8, um dieselben herum aber 9, 10 bis 11 Klaftern.

Aber ungefähr ¼ Meile W. N. W. und W. z. N., r. w., von Bolbjerg, und reichlich ¼ Meile von der Küste, liegen ein Paar Gründe, Wester- und Nord-Bragerne genannt, auf welchen die Tiefe verschieden ist, und auf einigen Stellen nur 8 Fuß beträgt. Zwischen diesen Gründen und dem Lande ist eine Durchfahrt befindlich, deren sich aber nur kleine Schiffe bedienen können, wozu jedoch gute Local-Kenntnisse erforderlich sind. Ihrer Außenseite darf man sich nur auf 6 Klaftern Tiefe nähern, und muß sich wenigstens ½ Meile außerhalb Sandnäs halten.

N. W., ungefähr 3 Meilen von Hanstholm trift man eine Bank mit 17, 18 bis 20 Klaftern Wasser an, deren Grund steinig ist. Innerhalb derselben tieft es 20 bis 24, außerhalb derselben aber 30 Klaftern. Ihre Länge Nordost und Südwest rechnet man 1¼ Meilen und ihre Breite Süd und Nord ½ Meile.

Gerade vor der Wiaaöer Bucht, wie auch in der Bucht selbst, ist der Grund reiner Sand, über welchem man in beliebiger Entfernung vom Lande ankern kann. ¼ Meile von der Küste aus tieft es 4 Klaftern, aber gerade vor oder im Norden, r. w., von dem östlichen Theil des hohen Landes von Hanstholm und westwärts um die Hucke herum bis zu der im Osten liegenden Kirche, darf man nicht ankern, weil man daselbst häufig Steingrund antreffen wird.

Von der Hanstholmer Hucke an läuft die Küste, welche bis Blokkenbjerg überall flach ist und aus Sand besteht, S. S. W. und S. W. z. S hin. Sie zeichnet sich wenig aus. Von Blokkenbjerg bis Blaabjerg ist ihre Richtung beynahe Süd, r. w., und besteht mit wenigen Ausnahmen aus lauter Sanddünen. Man kann sich indessen doch, wenn man von der erstgenannten Hucke längst dem Lande südwärts hinsegelt, eine Gruppe von kleinen Hügeln und einigen Bauerhöfen in dem Wester-Wander Kirchspiel, wodurch das Land auf dieser Strecke ein ungewöhnlich hümpelichtes Aussehn gewinnt, merken. Zwischen diesen Hümpeln erblickt man die Kirche, welche ohne Thurm ist, auf der südlichen Seite. Nächst diesen Hügeln ist der Nystruper Bauerhof durch seine hohe Lage und durch einige beysammenliegende kleine Hügel, Svalehöje genannt, kenntlich. Südlich von diesen Hügeln wird man bey klarer Luft die Vinbjerger Mühle sehen können. Klittmölen besteht aus einer Anzahl am Strande liegender Häuser, von wo aus mit Norwegen Handel getrieben wird. Sie liegen niedrig, weshalb sie nicht gesehen werden können, bevor man der Küste ziemlich nahe ist.

Je nachdem man seinen Stand gegen die Küste hat, wird man außer der Wester-Wander Kirche mit unter auch die Wanger Kirche, welche gleichfalls keinen Thurm hat, zwischen den Sanddünen sehen können. Diese Kirche hat keine Häuser um sich herum, wie die andere. Außer der Vinbjerger Mühle ist auch die Klater Mühle sichtbar, welche letztere jedoch zwischen den Sanddünen seltener zum Vorschein kommt. Sie hat zwei Seitengebäude, die erste dagegen nur eins.

Die Vorupörer Häuser erblickt man in einer ziemlich weiten Entfernung. Der Hügel Tornbakken liegt dem Strande nahe und giebt eine gute Kennung ab. Er hat die Form einer Pyramide, deren Durchschnitt an der Grundfläche der senkrechten Höhe fast gleich ist. ½ Meile südlich davon, wo sich einige Häuser befinden, liegen die Stenbjerger Hügel, welche gleichfalls kenntlich sind. Zwischen der Janderuper und der Hundborger Kirche, die, obgleich sie keine Thürme haben, von der See aus gesehen werden können, giebt es verschiedene Hügel, die zum Theil sehr spitz sind. Ihre unregelmäßige Gestalt zeichnet diesen Theil der Küste aus. Anfänglich und sogar nachdem man sich der Küste etwas genähert hat, stellt das Oberland sich dem Auge sehr kuppig und hügelreich dar; kommt man aber der Küste auf ungefähr 1 Meile nahe, so entziehen die längs der Küste befindlichen Sanddünen dem Blicke die Kennungen. Die Snedsteder und die Sönderhaaer Kirche, deren erste nicht überall ins Auge fällt, sind beyde mit Thürmen versehen.

Die Galgeberger Hügel liegen ein Paar Meilen landeinwärts, ragen aber über das übrige Land hervor, besonders wenn man gerade vor Steinbjerg ist, oder auch etwas südlicher. Die Hügel stellen sich als 8 neben einander liegende Erdhümpel dar (siehe die nebenstehende Abbildung). Das Westerviger Kloster, ein Edelhof, ist der südlichste Gegenstand, den das Auge auf dieser Küstenstrecke gewahrt. Es ist ein ziemlich großes Gebäude, und giebt als solches, obgleich es ¼ Meile von der Küste entfernt liegt, eine gute Kennung ab. Die Kirche, welche einen Thurm hat, steht dicht bey dem Gebäude und ist, wenn man sich südlich im Fahrwasser befindet, am meisten sichtbar.

Etwas über ½ Meile nordwärts von der Ager-Kirche aus hat die Küste eine mittelmäßige Höhe. Sie ist auf der Seeseite steil und wird Blokkenbjerg genannt. Die Ager Kirche, welche keinen Thurm hat, kann nicht gesehen werden, wenn man von Norden herkommt.

Zwischen der Ager, und der Engbjerger Kirche ist die Küste sehr niedrig und da sie zugleich eine sehr schmale, aus Sand bestehende Erdenge ist, die eine Bucht des Limfiords von der Westsee trennt, so glaubt man hier, so lange man noch in einiger Entfernung ist, einen Meerbusen vorzufinden, denn im Hintergrunde erblickt man Land mit einigen Kirchen, von welchen unter andern die Helligsöer, welche keinen Thurm hat, eine ist.

Die Engbjerger Kirche zeigt sich nicht sehr deutlich, weil sie gleichfalls ohne Thurm ist. Die Harbosrer Kirche hat einen Thurm, steht aber niedrig. Die Hügumer Kirche hat einen spitzen Thurm, ist aber wenig sichtbar.

Eine der merkenswerthesten Landkennungen auf dieser Küste ist Bovbjerg, ein Berg am Steande mit jäher Senkung. Seinen Anfang nimmt er bey Ferring, ist zwischen der Ferringer und der Transer Kirche, wo er 192 Fuß über die Wasserfläche hervorragt, am höchsten, und nimmt von der letzterwähnten Kirche an, wo er von Kielbjerg durch ein tiefes Thal getrennt wird, an Höhe wieder ab. Die Thürme der Ferringer, der Transer und der Fjaltringer Kirche sind alle von der gewöhnlichen Bauart. Die Vandborger und die Töeringer Kirche erblickt man gleichfalls von der See her, wobey man deutlich siehe, daß sie weiter landeinwärts liegen. Die Bövlinger Kirche, welche etwas südlicher als die beyden vorherigen liegt, macht die eigenthümliche Bauart ihrer Thurmspitze, von welcher wir hier eine Abbildung hersetzen, unverkennbar; man sieht sie aber nicht weit auf der See.

Bövling.

Bey dem Nissumer Fjord findet der nämliche Fall Statt, wie bey der erwähnten Bucht des Limfiords; denn eine schmale, niedrige, aus Sand bestehende Landzunge trennt den Fjord von der Westsee, weshalb es, so lange man noch in einiger Entfernung davon ist und die Sandküste nicht erkennen kann, den Anschein hat, daß hier ein Meerbusen ist. An jedem Ende des Nissumer Fjords ist aber ein merkenswerthee Kirchthurm. Wir haben mittelst einer Abbildung den am nördlichen Ende des Fjords stehenden Bövlinger Thurm gezeigt; nebenstehende Figur giebt eine Vorstellung des am südlichen Ende selbigen Fjords stehenden Husbyer Kirchthurms, welcher Thurm um desto kenntlicher ist, da um ihn herum Kirchen mit abgestumpften Thürmen stehen. Auf dem Lande innerhalb des nördlichen Endes des Ringkjöbinger Fjords, und weiter südwärts, giebt es verschiedne Kirchen, welche einander ziemlich nahe liegen, und deren Thürme ein kleines pyramidenförmiges Dach haben, worunter sich die Veiersöer Kirche am meisten auszeichnet; es steht bey ihr eine Mühle. Uebrigens müssen die Kirchen, wenn man längs der Küste hinsegelt, in der Ordnung erkannt werden können, in welcher sie liegen und auf der Karte angedeutet sind. Befindet man sich aber in einer gewissen Entfernung von der Küste, so werden sie dem Auge durch die Sanddünen oft entzogen, oder man sieht sie nur in den von den Sanddünen gebildeten Thälern. Weil es aber von wesentlichem Nutzen ist, von der besondern Lage oder Bauart derselben, wodurch die eine sich von der andern unterscheidet, Kenntniß zu haben, so dürfte es, um sie desto besser von einander unterscheiden zu können, nicht überflüssig seyn in das Mars oder noch höher in die Want hinaufzusteigen. Man wird auch alsdann mit unter, je nachdem man seinen Stand im Fahrwasser hat, die Ringkjöbinaer Kirche erblicken können.

Husbye

Eine schmale, 4 bis 5 Meilen südwärts laufende, aus Sand bestehende Landzunge tritt gleichfalls hier zwischen den Ringkjöbinaer Fiord und das Meer hin, und es findet auch hier der Umstand Statt, daß man den Fiord in einer gewissen Entfernung für eine tiefe Bucht des Meeres hält; allein die auf der Landzunge befindlichen Dünen sind hier höher und also kennbarer, als die bey den vorhin genannten zwey Fiorden. Uebrigens giebt es auf dieser langen Strecke keine bestimmte Kennungs-Gegenstände. Befindet man sich aber außerhalb des südlichen Theils der Landzunge, so kann man bey klarem Wetter schon einen der wichtigsten und allermerklichsten Kennungs-Gegenstände auf der jütländischen Westküste sehen, nämlich Blaabjerg, welcher ungefähr ¼ Meilen südlich von dem nach Ringkjöbing führenden Einlaufe liegt. Von dieser, nämlich der nordwestlichen Seite her, hat der erwähnte Berg Aehnlichkeit mit dem obersten Theil des Daches auf einem großen Gebäude. Gerade vor, oder nach Westen hin, verliert sich Blaabjerg als ein Gebirge. Er ist auf der Mitte am höchsten und hat viele kleine Hügel an der Südseite. Je weiter man davon entferne ist, desto kenntlicher ist er. Etwas südlich davon erscheint der Berg eyförmig, mit einer kuppigen Anhöhe auf seinem Gipfel. Noch südlicher zeigt er sich mit drey Hümpeln auf seinem höchsten Theil. Der Berg hat übrigens kein eigentlich bläuliches Aussehn, wie es der Name doch anzudeuten scheint, es sey denn, daß die zufällige Beschaffenheit der Luft solches einstweilen verursachen könnte.

Nach dieser allgemeinen Uebersicht der Landkennungen auf der Küstenstrecke zwischen Hanstholm und Blaaberg richten wir unsere Aufmerksamkeit auf die Gründe und die Beschaffenheit der Tiefe außerhalb dieser Küste.

Merkliche Bänke oder gefährliche Gründe trift man eigentlich nicht auf dieser Strecke an. Außerhalb Klitmölerne, und nach eine Meile südlicher findet man überall reinen Sandgrund. Schon auf 4 Kabellängen vom Lande aus, giebt es 4 Klaftern Tiefe. Der äußerste Sandrücken, auf welchem es bey dem höchsten Wasserstande 10 Fuß tief, liegt 1 Kabellänge von der Küste.

Gerade vor Tornbakken, wie auch etwas südwärts hin, fängt die Tiefe 2 Meilen außerhalb der Küste an, einwärts allmählich abzunehmen, allein die Grundarten wechseln sehr ab, weshalb Schiffe auf dieser Strecke nicht mit Sicherheit ankern können, denn die Taue können, wie die Erfahrung gelehrt hat, leicht abgenagt werden. 3½ Kabellängen von der Küste aus beträgt die Tiefe schon 4 Klaftern. Der Sandrücken ist nicht einmal eine Kabellänge von der Küste entfernt.

Unter Blokkenbjerg giebt es 1 Kabellänge außerhalb der Küste 4 Klaftern Wasser. Der Sandrücken, über welchem die Tiefe gering ist, liegt der Küste ganz nahe. Wird das Westervigger Kloster zwischen der Ager-Kirche und Aarhöj gehalten, so kann man sich einlothen. Innerhalb einer Tiefe von 9 Klaftern besteht der Grund aus feinem weißem Sande; außerhalb dieser Tiefe aber ist er abwechselnd steinig und griesig.

Auf der Strecke zwischen der Agger- und der Engbjerger Kirche tieft es ½ Meile von der Küste 8 bis 9 Klaftern. Weiter auswärts ist die Tiefe ungleich; dagegen trift man gerade vor Engbjerg ungefähr 2 Meilen hinaus 11 bis 12 Klaftern Wasser. ½ Meile vom Lande ist die Tiefe schon 10 Klaftern, und 4 Klaftern hat man auf 2 bis 3 Kabellängen von der Küste aus; allein der Ankergrund ist unsicher, weil Steine und Gries mit einander abwechseln. Der Sandrücken, welcher 1½ Kabellängen vom Ufer liegt, hat gewöhnlich 10 bis 11 Fuß Wasser, ist aber veränderlich.

Gerade vor Bovbjerg wird gewöhnlich ½ Meile vom Lande in einer Tiefe von 7 bis 8 Klaftern, reinen Sandgrundes, geankert. Diesen Grund trift man innerhalb einer Tiefe von 10 Klaftern an. Der Sandrücken ist veränderlich und hat eine geringere Tiefe, als der vorhergehende.

Südwärts von Bovbjerg nimmt die Tiefe von 10 Klaftern an allmählich ab bis 4, welche Tiefe nur ½ Meile vom Lande entfernt ist; der Ankergrund ist aber unsicher. Die Sandrücken liegen nicht weit vom Lande und sind veränderlich.

Gerade vor Husbye, und zwar 3 Meilen vom Lande aus, giebt es 18 bis 19 Klaftern Tiefe, welche einwärts allmählich abnimmt. Die Beschaffenheit der Tiefe, wodurch man sich bis ans Land hin lothen kann, behält das Meer längs der ganzen Küste bis Nyemindе-Gab hinunter; auch ist es nahe am Lande tief. Sollte man sich aber genöthigt sehen, einstweilen zu ankern, so muß man sich zuvor mittelst des Loths einen dazu tauchlichen Grund aufsuchen, denn dieser ist sich überall sehr ungleich. Die Sandrücken, welche hier ihre Lage verändern, liegen nicht weit von der Küste.

W. N. W., 3 bis 4 Meilen von Blaabjerg aus, ist die Tiefe auf einem Grunde von kleinen röthlichen Steine, worunter es weiße Sandflecke giebt, veränderlich und wechselt zwischen 10 und 16 Klaftern ab. Auf eben dieser Strecke trift man einige kleine Bänke mit röthlichem Grunde und einer Tiefe von 7 bis 9 Klaftern an.

Obgleich das Schiffen auf dem Ringkjöbinger Fjord sehr langwierig und schwierig ist, sogar für kleine Fahrzeuge und Prahme, die bis in die Nähe der Stadt hinaufkommen können, und obgleich — was noch das Schlimmste ist — die Einfahrt oder Nyemindе-Gab in mehrerer Hinsicht, besonders in Ansehung der Tiefe *), auf welcher die Fahrzeuge hineinpassiren können, veränderlich ist: so hat Ringkjöbing dennoch einen nicht ganz unbedeutenden Handel, weil es die einzige Handelsstadt auf der Jütländischen Westküste ist, die einige Seefahrt hat.

Zur Anthuung des Nyemindе-Gabs giebt Blaabjerg, da es einige Meilen weit gesehen werden kann, das wichtigste Merkzeichen ab. Wenn man dem Lande auf ein Paar Meilen nahe, und die Luft dabey einigermaaßen klar ist, so fängt das Unterland der Küste oder die Landzunge des Ringkjöbinger Fjords an, dem Auge sichtbar zu werden, und in dieser Entfernung muß man Bjerregaard, einen großen, mit einigen Nebengebäuden versehenen Hof, der auf der erwähnten Landzunge, eine gute halbe Meile von dem Einlaufe liegt, erblicken können. Gerade davor, und von da weiter südwärts ist dieser Hof am kenntlichsten; denn auf dieser Strecke ist kein Land hinter demselben, wodurch ihm das ihn Auszeichnende benommen wird. Man kann zuweilen

*) Im Winter 1825 trat in dem Ringkjobinger Fjord eine so außerordentlich hohe Fluth ein, daß das Wasser, von einigen Nebenumständen begünstigt, die Landzunge ungefähr 2000 Ellen im Norden von dem derzeitigen Nyemindе-Gab durchbrach, sich auf diese Weise einen neuen Einlauf erzwang, und dagegen den alten verstopfte. Anfangs hatte dieser neue Einlauf eine Tiefe von reichlich 7 Fuß und dabey zugleich eine bessere Richtung, als der alte, welches gegenwärtig noch der Fall ist, allein er ist wie der vorherige, besonders was die Tiefe betrift, einer fortwährenden Veränderung unterworfen.

Digitized by Google

die Söndre- und die Nordre Vorks Kirche durch die Vertiefungen der Sandbänen sehen; die letzte erblickt man am besten, wenn man von Norden her kommt. Man muß die Einfahrt zur Zeit der Fluth anthun. Die Stunde der höchsten Fluth zur Zeit des Neu- und Vollmonds trift um 2 Uhr 20 Min. ein. Es ist merkwürdig, daß bey einigermaaßen gutem Wetter die Nachmittagsfluth immer höher steigt, als die Vormittags; doch ist es eine Selbstfolge, daß der Wind auf die Höhe des Wassers an der Küste großen Einfluß hat, und also auch in dem Einlauf. Mit westlichen, besonders mit nordwestlichen Winden ist das Wasser merklich höher, als mit anhaltenden östlichen. Der hiesige Strom kann ein Schiff auf seiner Fahrt nicht aufhalten, so lange zur Lenkung des Schiffs eine hinlängliche Kühlte da ist. Die Tiefe außerhalb der Einfahrt nimmt gegen dieselbe hin allmählich ab. Befindet man sich gerade vor der Einfahrt auf einer Tiefe von 7 bis 6 Klaftern, so muß man die Lothsenbaaken, nach welchen man sich während der Einsegelung zu richten hat, schon gut sehen können. Diese Baaken, zu deren Setzung und Versetzung, je nachdem die Einfahrt sich verändert hat, der Lothse verpflichtet ist, bestehen aus zwey ziemlich großen Stangen mit schwarzen Brettern, die in gerader Richtung gehalten werden müssen. Wenn ein ankommendes Schiff frühzeitig das Lothsenzeichen giebt, so ist es Schuldigkeit des Lothsen, dem Schiffe außerhalb der äußersten Braudung entgegen zu gehen; ist indessen der Seegang so hohl, daß er nicht an Bord zu gehen wagt, so segelt er dem Schiffe voran durch die Einfahrt. Sollte das Wetter aber so hart seyn, daß er gar nicht auskommen kann, und hißt man auf dem Schiffe, zum Zeichen, daß man die Höhe des Wasserstandes in der Einfahrt wissen will, die Flagge nieder, dann wird von dem Lothsen an der bey seinem Hause stehenden Stange die dänische Flagge so oft aufgehißt, und niedergelassen, als die Tiefe der Fahrbahn Fuß hat. Will man halbe oder ½ Fuß bezeichnen, so wird die Flagge, nachdem sie aufgehißt ist, in eben dem Verhältnisse an der Stange niedergezogen und in dieser Lage gelassen. Ist aber die Tiefe so gering, daß das Schiff nicht einkommen kann, so wird die Lothsenflagge gar nicht gehißt, und das Schiff muß dann außen vor, so gut es sich thun läßt, einstweilen ankern und eine zum Einkommen erforderliche Wasserhöhe abwarten, oder sich wieder in die See zurückarbeiten, auch wohl, falls es nöthig seyn sollte, den Fanöer Hafen suchen. Die geringste Tiefe, welche man in Nyeminde-Gab zur Zeit der höchsten Fluth bis jetzt kennt, ist 4 Fuß; die gewöhnliche ist etwa 6 und die größte hat ungefähr 11 Fuß betragen; allein eine solche Höhe tritt selten ein und dauert gewöhnlich nur kurz. Das Steigen und Fallen des Wassees in der Mündung der Einfahrt ist gewöhnlich 2 bis 2½ Fuß, besonders während der Springzeit. Ist das Schiff erst hineingekommen, so hat es einen guten Hafen beym Lothsenhause. Bey gutem Wetter, und besonders bey den Winden aus N. N. O. bis S. S. W. herum, kann man recht gut außerhalb der Einfahrt ankern, daselbst das Schiff durch Löschung eines Theils der Ladung lichten und dann hineinsegeln.

Im Jahre 1808 wurde auf Bierregaarb, oder — was hier einerley ist — bey Nyeminde-Gab die Mißweisung des Kompasses genau untersucht und 20° 24′ Nordwestring befunden.

W. N. W. r. w., ungefähr 3 bis 4 Meilen von Blaabjerg aus, wie auch westlicher als dieser Kompaßstrich, trift man verschiedene kleine Bänke mit einem Grunde von röthlichen kleinen Steinen und 7 bis 9 Klaftern Wasser an. Man kann annehmen, daß diese Bänke neben oder auf dem oft erwähnten, nunmehr bekannten Horns-Riff liegen, welches Riff keinesweges so weit von der Küste ausläuft, wenigstens nicht der gefährliche Theil desselben, als man bisher geglaubt hat, aber dessen ungeachtet doch für diejenigen, welche die Küste befahren, oder durch diesen oder jenen Umstand unter dieselbe hingerathen möchten, etwas gefährlich ist, und zwar um so mehr, da die Küste niedrig ist, und keine Gegenstände hat, die in einer hinlänglichen Entfernung außerhalb der auf dem Riff liegenden oder das Riff selbst ausmachenden Gründe gesehen werden können. Indessen giebt es zwischen diesen Gründen Durchfahrten, deren sich diejenigen Küstenfahrer, welche das dahingehörige Locale kennen, bedienen. Es wäre möglich, daß ein Schiff von ziemlicher Größe, ja bis zur Größe einer Fregatte, die auf dem Riff befindlichen Durchfahrten passiren könnte, allein dies würde immer ein äußerst gefährliches Unternehmen bleiben, weshalb jedes große Schiff alles anwenden muß, das Riff ganz zu umsegeln. Kommt ein solches Schiff von Norden her und segelt längs dem Lande nach Süden hin, so muß es, nicht blos bey diesigem Wetter, welches hier häufig eintritt, sondern selbst dann, wenn das Wetter so sichtig ist, daß man die Küste sehen kann, alles aufbiethen, um sich auf einer Tiefe von 18 Klaftern zu halten. Nähert man sich dem Riffe von Westen her, so erhält man eine Tiefe von 12 bis 15 Klaftern mit einem verschiedenartigen Grunde; bringt aber bey dieser Tiefe das Loth kleine weiße Steine mit auf, so befindet man sich dicht westlich oder auch südlich vom Riffe. Um dasselbe auszusegeln, darf man nicht unter 10 Klaftern Tiefe haben. Sollte man nicht die Hoffnung haben können, mit dem südlichen oder südwestlichen Cours, der hier gesteuert werden kann, das Riff auszusegeln, so muß man nordwärts hinsteuern und sich von der Küste ausarbeiten. Hat man die Kennung oder Peilung eines solchen Landpunktes gehabt, nach welchem man sich richten kann, und ist man dabey Willens, um das Riff herum zu segeln, dann muß man dermaaßen steuern, daß man, wenn Blaabjerg in O. ½ S. gebracht ist, zum wenigsten 6 Meilen von diesem Berge entfernt bleibt,

welchen Punkt man für den äußersten Theil des Riffs hält; woselbst das Land sich auch ganz aus dem Gesichte verlahren hat.

Kommt man von Süden her, um weiter nach Norden zu gehen, und hat dabey noch die außerhalb der schleswigschen Küste liegenden Inseln im Gesichte, so giebt es verschiedene Punkte, von denen man Kennung nehmen kann. Die beyden bey Sönderhoe, auf dem südlichen Ende der Insel Fanöe stehenden Baaken, von welchen die eine viel höher ist, als die andere, sind sehr kenntlich und eben dies ist der Fall mit der Sönderhoer Windmühle. Bey klarem Wetter erblickt man, je nachdem man seinen Standpunkt im Fahrwasser hat, den sich auszeichnenden viereckigen Thurm der Ripener Domkirche, wie auch die Westeder Kirche, und nähert man sich dem Nordende von Fanöe, so sieht man nicht nur die beyden Windmühlen auf der nördlichen Seite dieser Insel, sondern auch die vor Fiskerdybet stehende Baake. Gegenstände, die in dem folgenden näher zur Sprache kommen werden. Nimmt man in der Nähe von Fanöe seinen Cours etwas östlich, so sieht man deutlich mehrere Kirchen des festen Landes. Die Aaler Kirche hat eigentlich keine Thurmspitze, sondern ein pyramidenförmiges Dach, das zugleich mit der Billumer und der Jandruper Kirche, deren Thürme die gewöhnliche Bauart haben, über der aus weißem Sande bestehenden Landzunge, Skallingen genannt, gesehen werden können. Unter den nach Osten hin liegenden Kirchen ist nächst der Jerner, die Guldaaer Kirche die kenntlichste. Die Bröndumer Kirche erscheint kleiner; der Skader Kirchthurm hat ein spitziges Dach. Diese Kirchen und Gegenstände sind Merkzeichen für das Einsegeln nach Fanöe u. s. w, wovon im nächstfolgenden Kapitel die Rede ist. Durch die Peilung dieser Gegenstände kann man auch, wenn man von Süden her um Horns Riff herumgehen will, seine Stellung im Fahrwasser kennen lernen; von Norden her ist aber keiner dieser Gegenstände sichtbar; denn wenn man von der Seite kammt, stellen sich nur Blaabjerg, ein Berg, den wir schon bezeichnet haben und Ringebjerg, ein Berg, der reichlich 2 Meilen südlicher und der Küste ziemlich nahe liegt, dem Auge dar. Man mag von Süden oder Norden her kommen, so erscheint Ringebjerg auf seinem Nordwestende am höchsten und wird nach Osten hin immer niedriger, so daß sein östliches Ende, wenn er quer vor Blaabjerg gesehen wird, sich in das Land, auf dem er steht, ganz verliert. Sein Aussehn von Süden her zeigt die nebenstehende Figur. Hat man ihn aber von einer Seite kennen gelernt, so wird man ihn in allen übrigen Stellungen ohne Schwierigkeit

erkennen können, vorausgesetzt, daß man ihn nicht aus dem Auge läßt, denn er hat wenig Auszeichnendes, indem er nicht bedeutend höher ist, als die Küste selbst, auf der er steht, welche Küste zwischen Nyemindegab und der Blaavands-Hucke von mittelmäßiger Höhe, und, die auf derselben befindlichen Sandhügel abgerechnet, ziemlich eben ist; die etwanigen dem Anscheine nach sich zu Kennungszeichen eignenden Gegenstände auf dieser Küstenstrecke können nicht als solche aufgenommen werden, weil sie wegen des Flugsandes gar zu häufigen Veränderungen unterworfen sind. Die Blaavands-Hucke, von welcher Horns Riff ausläuft, ist die westlichste Hucke von Jütland. Ihre Eigenschaft, als solche, erkennt man sowohl auf der nördlichen, als auf der südlichen Seite derselben; doch tritt sie nur wenig in die See hinaus und hat übrigens nichts auszeichnetes. Die Hucke selbst sowohl, als die Küste auf beyden Seiten derselben, steht ungefähr 40 Fuß über der Wasserfläche; man kann daher nicht darauf Rechnung machen, sie auf einem Schiffe von mittelmäßiger Größe über 2 bis 3 Meilen weit sehen zu können.

Derjenigen Schiffe halber, die zufolge ihres Tiefstechens über das Riff gehen können, wollen wir die Gründe auf diesem Riffe, wie auch die Durchfahrten zwischen diesen Gründen beschreiben; indessen zweifeln wir sehr, daß wir im Stande seyn werden, andern als denjenigen, die hier gut bekannt sind, hinlänglich zu genügen.

Die Bänke Knolden und Weler, von denen es auf der ersten 7 und auf der letzten 5 bis 6 Klaftern tief, haben einen röthlichen Grund. Es liegen indessen sowohl zwischen denselben, als innerhalb derselben dergleichen Bänke mehrere, die man nicht so genau kennt. Bey westlichen Winden bricht sich die See an selbigen aber kabbelt zum wenigsten auf ihnen. Knolden ist als auf der Außenkante der nördlichen Seite des Riffs liegend anzusehen.

Pyl ist ein gefährlicher Grund, welcher 4¾ Meilen W. ½ N. von der Blaavands-Hucke entfernt liegt, und wo also das Land gelegt ist. Er hat nur 2 bis 3 Klafter Wasser und ist auf der Westseite ziemlich steil.

Auf Sören Bovbjergs Knob beträgt die Tiefe 12 bis 8 Fuß; die westliche Seite hat die geringste Tiefe. Dicht westlich davon giebt es einen Sandstriemen mit 4 Klaftern Wasser.

Das Riff Ulven, wie auch der Landgrund auf beyden Seiten der Blaavands-Hucke gründen allmählich auf, so daß man sich auf das Riff bis auf 3 Klaftern Tiefe und darunter, je nachdem das Schiff tief sticht, gut einlothen kann.

Die kleinen Gründe Cancer und Knob haben zwar ungefähr 3 Klaftern Wasser, sind aber dabey steil und der Strom läuft stark auf sie zu. Auf der ujævne Bank (unebenen Bank) südwestlich von der Blaavands-Hucke ist die Tiefe sehr ungleich. Man trift auf derselben Sandrücken an, die nur eine Tiefe von 12 bis 9 Fuß

Digitized by Google

haben. Auf dem südlichen Theil der Bank giebt es nur 3 bis 4 Klaftern Tiefe. Von der Außenseite derselben an ist das Land gelegt. Gerade davon aus ist Horns Riff ziemlich steil, denn es tiefet auf einmal zwischen 9 und 8 Klaftern, welches weiter westwärts nicht der Fall ist.

Befindet man sich gerade vor Blaabjerg, 1 bis 1½ Meilen vom Lande, und zwar über eine Tiefe von 8 bis 9 Klaftern, so kann man S. z. W., etwas westlicher, längs dem Lande hinsteuern. Man kommt zuerst auf eine geringere Tiefe, die 8 bis 7 Klaftern und darunter beträgt. Das Bleyloth muß stets in Bewegung seyn, damit man nicht Sören Bovbjerge Knob zu nahe kommt. Nachdem man die Blaavands Hucke erreicht und man selbige in Osten, etwas nördlicher, erhalten hat, zeigt sich eine Tiefe von 10 bis 11 Klaftern, und dann ist man in der schmalen Rinne, welche Wester-Sluget genannt wird. Hierauf muß man sogleich O. S. O. hinaufbiegen, um zwischen Söen Bovbjerge Knob und Ulven auf der einen, und der ujevne Bank, nebst Knob und Cancer auf der andern Seite hindurch zu kommen. Es ist sicherer, sich den Backbordes Gründen zu nähern, als den Steuerbords, weil diese steiler sind. Zwischen Knob und Cancer giebt es eine tiefe Fahrbahn, allein an Merkzeichen für dieselbe fehlt es ganz. Ist die Blaavands-Hucke in N z. O. gepeilt, alles r. w., dann ist man Cancer vorbey und kann aus der erwähnten Fahrbahn südwärts hinaussegeln.

Das zwischen Söen Bovbjerge Knob und dem Landgrunde, nebst Ulven, befindliche schmale Fahrwasser wird Ringkiöbings-Dyb genannt. Die Tiefe desselben ist sehr unneben und beträgt, mit Ausnahme einiger Flecke, die 3½ Klaftern haben, 5 bis 6 Klaftern. Kommt man von Norden her, so hält man längs dem Lande hin, und läßt sich, um nicht nach Sören Bovbjerge Knob hinüber zu kommen, von dem Peil- oder Bleyloth leiten. Sobald man eine Tiefe von 10 bis 11 Klaftern erreicht hat, befindet man sich, wie gesagt, in dem erwähnten sogenannten Slug und muß ostwärts hinbiegen, um oberhalb Cancer herum zu kommen. Von der südlichen Seite her hat man zur Kennung der Kante des Landgrundes östlich von Cancer, wie auch weiterhin zur Kennung der erwähnten tiefen Rinne keine andern Regel, als diejenige, welche sich aus der Peilung der Blaavands-Hucke herleiten läßt; allein es gebricht einem an guten Merkzeichen ganz, wenn die Bestimmung nordwärts hin geht und man entweder durch Ringkiöbings-Dyb oder auswärts um Sören Bovbjerge Knob herum soll.

Flache Fahrzeuge, die nicht über 8 Fuß tief stechen, können — das Wasser müßte denn ungewöhnlich niedrig stehen — größtentheils überall über die Gründe hinwegsegeln. Zur allgemeinen Springzeit steigt und fällt das Wasser auf Horns-Riff ungefähr 5 Fuß, welches Steigen und Fallen bey starken westlichen Winden einige Fuß mehr und bey anhaltenden östlichen Winden etwas weniger beträgt.

Der von Ebbe und Fluth bey Horns Riff herrührende Strom verdient immer des Seemannes Aufmerksamkeit. Bey beständigem Wetter und besonders, während der Springzeit soll er 1 bis 1½ Meilen in der Wache laufen. Die Fluth geht süd-, die Ebbe nordwärts, wobey besonders der Lauf der ersten sich nach den Gründen und Buchten richtet, allein bey einer steifen Kühle ist der Strom unregelmäßig, indem der Wind einen nicht unbedeutenden Einfluß auf denselben hat.

Außerhalb, oder am äußersten Ende des Horns-Riffs soll die Stunde der höchsten Fluth zur Zeit des Neu- und Vollmonds um 12 Uhr eintreffen. Bey der Blaavands-Hucke ist sie 1 Uhr 15′ befunden worden, allein in den auf beyden Seiten dieser Hucke befindlichen Buchten trift sie, je tiefer einwärts, desto später ein.

Bevor wir dieses Kapitel schließen, können wir nicht umhin, eines sich auf der jütländischen Westküste einstellenden besonderen Nebels zu erwähnen. Er soll sich, verschiedener Nachrichten zufolge, eigentlich nur von Hirtshals bis Nyeminde-Gab hin erstrecken, ist am stärksten zwischen Bovbjerg und Blokkenbjerg, und wird etwas schwächer gegen Nyeminde-Gab hin; doch stellt er sich nicht alle Jahr gleich häufig ein. Dieser Nebel, den anhaltend westlicher Wind von der See hereinführt, steigt am Rande des Horizonts wie ein Rauch empor, zieht sich über das Land hin, und hüllt es ganz ein. Er ist sowohl von dem eigentlichen Nebel sehr verschieden, als auch von derjenigen Dunstigkeit, welche sich bey anhaltend gutem Wetter mit westlichem Winde einstellt, und die Landkennungs-Merkzeichen zwar undeutlich, jedoch nicht wie der Nebel ganz unsichtbar macht. Die Schiffe werden oft durch ihn in Verlegenheit gesetzt, weil das Land, so lange er auf demselben ruhe, weder zu erkennen, noch zu sehen ist; ja er soll zu gewissen Zeiten auf die Saat und den Graswuchs einen schädlichen Einfluß haben. In der dortigen Landessprache hat er verschiedene Namen, als Havgus, Havrög, Havsue u. dergl. m.

Was nun schließlich die in diesem Kapitel gegebene Beschreibung betrift, so dürfte es vielleicht auf den ersten Blick scheinen, sie sei zu umständlich, zum Theil auch überflüssig, weil die ganze beschriebene Küste ohne irgend ei-

Digitized by Google

um Hafen iſt, und alſo nur von den daſelbſt zu Hauſe gehörenden Fahrzeugen, deren Führer oder Leute mit dem Oertlichen des Fahrwaſſers genau bekannt ſeyn müſſen, geſucht wird, und Niemand außer dieſen Leuten ſich der Küſte freywillig nähert; allein zu geſchweigen, daß ſelbſt dieſe von den gegebenen Nacheichten Gebrauch machen können, ſo dürfte nicht ſelten der Fall eintreten, daß auch andern, die entweder nach der Küſte hin verwehet oder durch ſonſtige Umſtände derſelben nahe gekommen wären, aus jenen Nachrichten weſentliche Vortheile ziehen könnten, indem ſelbige immer zur Kenntniß des Standpunkts, den man im Fahrwaſſer haben, und alſo auch zur Kenntniß der Höhe, auf welcher man ſich befinden möchte, leiten werden. Hier dürfte ohne Zweifel das alte Sprichwort an ſeinem rechten Orte ſeyn: Superflua non nocent (lieber zu viel, als zu wenig).

---

# Zweites Kapitel.

## Beſchreibung der von Horns-Riff an, bis zur Elbe hin laufenden jütländiſchen, ſchleswigſchen und holſteiniſchen Weſtküſte, mit Inbegriff der längs derſelben liegenden Inſeln.

Bevor wir mit der Beſchreibung erwähnter Küſtenſtrecke den Anfang machen, können wir, um jeder Wiederhohlung überhoben zu ſeyn, nicht unterlaſſen, vorläufig zu bemerken, daß es eine allgemeine Regel iſt, die ſchwarz angeſtrichenen Tonnen, welche als Merkzeichen für die Anthuung eines Einlaufs, ſo wie für das Einſegeln in denſelben ausgelegt werden, ſämmtlich beym Einſegeln am Steuer-, die weißen aber am Backbord halten zu müſſen, folglich umgekehrt beym Ausſegeln. Ferner, daß die in dem innern Theil eines Einlaufs ſtehenden Steckbaaken (Stangen mit Reißbündeln), im Falle ein anderes nicht ausdrücklich beſtimmt wird, beym Einſegeln am Steuerbord, und alſo beym Ausſegeln umgekehrt zu halten ſind. Die Tonnen werden jährlich zu Martini oder zum 11ten November eingenommen, und, in ſo fern Eis und Wetter keine Hinderniſſe in den Weg legen, zu St. Petri Tag oder zum 22 Febr. wieder ausgelegt. Die Steckbaaken läßt man gewöhnlich den ganzen Winter über ſtehen, und erſetzt die vom Eiſe etwa fortgeriſſenen im Frühjahr wieder. Eben ſo müſſen wir beſonders darauf aufmerkſam machen, daß den Seefahrern an dieſer Küſte keine Lothſen entgegen kommen, wie es an andern Orten der Fall iſt; denn, zu geſchweigen, daß hier ſehr wenige fremde Schiffe kommen und die heimathlichen zu ſehr bekannt ſind, um Lothſen zu gebrauchen, Lothſen alſo keinen, hinlänglichen Broderwerb finden würden, ſo giebt es verſchiedene Local-Hinderniſſe, welche ihrer Anſtellung im Wege ſtehen *), wohin beſonders die Beſchaffenheit der Küſten dieſer Inſeln an der Seeſeite gehört.

Gegenwärtige Beſchreibung wird den Unbekannten in gewiſſen vorkommenden Verlegenheiten ohne Zweifel ein guter Führer ſeyn, den Bekannten aber zu vieler Aufklärung dienen. Vielleicht dürfte die Ausführlichkeit, mit welcher wir zu Werke gegangen ſind, den letztern an einigen Orten überflüſſig ſcheinen und den erſtern noch nicht genügen; allein eine Karte von ſo kleiner Scale geſtattet wohl kaum eine größere Deutlichkeit.

Die Tiefen oder Grundpeilungen ſind nach der gewöhnlichen Höhe des niedrigen Waſſers angeführt. Bey Fanöe ſteigt und fällt das Waſſer zur gewöhnlichen Fluthzeit 5 bis 6 Fuß, welches ſüdwärts hin mehr und mehr zunimmt. Bey und um Föhr herum ſteigt es ungefähr 9 Fuß, allein auf dem Hever-Fluſſe und der Eider wohl 10 Fuß und darüber. In den Syzygien trift die Stunde der höchſten Fluth längs den Gründen außerhalb der Küſte um 12 Uhr ein; in den Einfahrten aber und zwar in den Mündungen derſelben ungefähr ½ Stunde, und weiter hinein 1 bis 2 Stunden ſpäter, je nachdem man mehr oder weniger in die Einfahrten zu den Ankerplätzen oder den Häfen auf der Oſtſeite der Inſeln hineinkommt, wobey ferner bemerkt werden muß, daß die Fluth längs den Außenküſten und Gründen der Inſeln ihren Gang ſüdwärts, die Ebbe aber ihren Lauf nordwärts nimmt. Je

*) Es ſoll jedoch auf Fanöe Lothſen geben, die, ſo oft es ſich thun läßt, den Schiffen entgegen gehen, und ſowohl von da, als von der Hjertinger Rhede auslothſen.

Digitized by Google

weiter man gegen die Elbe hinunterkommt, je mehr äußern Ebbe und Fluth ihre Stärke; allein es ist natürlicherweise hier, wie überall, wo es zwischen den Inseln und Gründen Oefnungen und Einfahrten giebt, daß die Fluth durch diese hinein-, die Ebbe aber aus selbigen herausströmt, und der Strom des Wassers also auf die Weise den Küsten und Einfahrten in allen ihren Buchten und Krümmungen folgt. Die davon herrührenden Ströme erhalten also sehr verschiedene Richtungen, und dies hat im Ganzen einen großen Einfluß auf den zu nehmenden Cours, welches der Seefahrer ja nicht aus der Acht zu lassen hat, so wie er beym Ein- oder Aussegeln nicht erwarten kann, selbst durch Hülfe einer frischen Kühlte den Gegenstrom zu überwinden, sondern vielmehr den Zeitpunkt wahrnehmen muß, da sich mit der Fluth oder mit steigendem Wasser ein- und mit der Ebbe aussegeln läßt.

Noch müssen wir die allgemeine Bemerkung hinzufügen, daß die Ströme sehr stark und keine gute Landkennungen zu haben sind, indem überall die westliche Küste der Inseln, sogar die Küste der Landschaft Eiderstedt, aus Flugsand und Sanddünen besteht, welche bis auf einige wenige veränderlich sind, weshalb es dem Seefahrer schwer wird, sich wieder zu kennen. Es gehen übrigens nicht allein mit dem Fahrwasser innerhalb der Inseln Veränderungen vor; auch die äußern Einfahrten sind mitunter Veränderungen unterworfen. Wir hoffen dessen ungeachtet doch, daß nachstehende unsere Beschreibung so leitend als möglich seyn wird.

Nach mehrern Observationen wurde die Abweichung der Magnetnadel im Jahre 1807 fast genau 21° Nordwestring befunden; sämmtliche Course und Peilungen sind aber r. w. angesetzt.

Die Einfahrt zwischen der schmalen Landzunge Skallingen und der Insel Fanöe, Graadyb genannt, führt nach einem bey Nordbye befindlichen guten, jedoch kleinen Hafen an dem Nordende von Fanöe, Fanöe-Loe genannt. Nordbye ist ein recht hübscher kleiner Flecken, dessen Handel und Schifffahrt nicht ganz unbedeutend ist, und der auch einige Fischerey treibt. Diese Einfahrt führt ferner nach der Rehde von Hierting hin, wo es einen Lösch- und Ladeplatz, aber keinen Hafen giebt.

Der Transport der von der Stadt Warde kommenden oder dahin bestimmten Waaren geschieht auf der Aue, und zwar durch Fahrzeuge, die nicht über 4 Fuß tief stechen.

Graadyb hat bey der gewöhnlichen Höhe des niedrigen Wassers, und zwar an der seichtesten Stelle, besonders bey der mittlern Tonne, nur 10 bis 11 Fuß Tiefe. Fahrzeuge, welche über 9 Fuß tief stechen, müssen daher mit der Fluth einzukommen suchen, wobey ferner zu bemerken ist, daß diejenigen Fahrzeuge, welche nach einem der an den in diesem Kapitel vorkommenden Inseln und Küsten befindlichen Häfen hineinsegeln wollen, von solcher Bauart seyn müssen, daß sie, ohne Schaden zu nehmen, bey niedrigem Wasser im Moder oder Schlick, wie es dort heißt, trocken stehen können, denn die Ebbe und Fluth sind so stark, daß das Wasser in den dortigen Häfen und an den gewöhnlichen Ankerplätzen beynahe ganz verläuft; doch können alle für die Einfahrt Graadyb nicht zu tief gehende Schiffe auf der Rehde von Hierting flott liegen, und ebenfalls in der Rune außerhalb Fanöe im Falle sie nicht in den Hafen selbst hinein wollen. Auf der Hiertinger Rehde aber liegen sie dem harten, von der offenen Seite zwischen Skallingen und Fanöe hereinkommenden südlichen Winde blosgestellt; allein kleine Fahrzeuge laufen auf den Grund, wo sie während der Ebbe trocken liegen. Es würde sehr schwer, ja fast ganz unmöglich seyn, Graadyb anzuthun, wenn der Einlauf dazu von der Seeseite her nicht mit Tonnen bezeichnet wäre. Die äußerste schwarze Tonne wird ungefähr ¾ Meile außerhalb des nördlichen Theils von Fanöe auf eine Tiefe von 4 Klaftern hingelegt. Um diese anzuthun, muß man die Guldager Kirche *) in N. N. O. bringen, und zwar so, daß sich eine kleine Oefnung zwischen dieser und der Süden vor Hierting errichteten Baake zeigt, und man also die Kirche auf der Nordseite der Baake erblickt. Die Baake hat die Gestalt der nebenstehenden Figur.

Baaken v. d. Guldager.

Ferner sucht man die Jerner Kirche, welche sich über Fanöe erblicken läßt, zwischen die Sandberge in N. O. ½ O., etwas nördlicher zu bringen. In dieser Peilung ist sie in gerader Richtung mit der Fanöer Kirche, die eine kleine Thurmspitze hat; allein wer hier nicht gut bekannt ist, dem wird solches nicht leicht in die Augen fallen. Ist das Wetter so dicht, daß man erwähnte Merkzeichen nicht erblicken kann, dabey aber doch von Fanöe sichere Kennung hat, so kann man bey einigermaaßen günstigem Winde längs dem Landgrunde der Insel auf 4 Klaftern Wasser hinhalten, bis man die Merkzeichen oder die Tonne zu Gesichte bekommt. Von der äußersten schwarzen Tonne wird N. N. O. ½ N. nach der weißen hingesteuert, die ½ Meile von der ersten, am Ende des Grunders Smörsand auf 11 Fuß Tiefe liegt. Smörsand soll während des Einsegelns an Backbord bleiben. Bey einigem Seegange zeigt sich gemeiniglich an diesem Theil von Smör-

*) Dieser Kirchthurm hat dieselbe Figur, als die dänischen Dorfkirchthürme gewöhnlich haben, nämlich ein rothes, schräges, ziegelbehangtes Dach ohne Spitze. Die übrigen Kirchthürme auf dieser Küste sind, in so fern sie in Jütland liegen, von solcher Bauart, wenn nicht ein Anderes angezeigt wird. Im Holsteinischen sind die Kirchen gewöhnlich mit Thurmspitzen versehen.

sand Brandung. Diese Brandung leitet sogar zur Gewahrung der weiße Tonne. Kleine Fahrzeuge, die mit dem Fahrwasser gut bekannt sind, ist es ziemlich gleichgültig, selbst bey diesigem Wetter, ob sie die schwarze Tonne zu sehen bekommen oder nicht; sie nähern sich durch Hülfe des Bleyloths der Küste bis auf eine Tiefe von 11 Fuß und laufen längs derselben bis zu der weißen Tonne oder der erwähnten Brandung hin; doch müssen sie sich vor einer geringern Tiefe in Acht nehmen, um nicht unter einen Arm des Landgrundes, der Knöbrevei genannt wird, zu gerathen. Von der weißen Tonne wird N. z. W. ½ W. nach der innersten kleinen schwarzen, eine gute Viertelmeile davon entfernt liegenden Tonne gesteuert. Diese Tonne liegt auf 4 Klafter Wasser, und zwar auf der Westseite des Skeen Jensens Sandes, welcher Grund eigentlich den Landgrund der west- und nördlichen Seite von Fanöe ausmacht, und bey niedrigem Wasser trocken ist. Von dieser kleinen schwarzen Tonne wird N. N. O. ½ O. nach der Hucke der Skallinger Landzunge hinaufgesteuert. Hat man diese Hucke, vor welcher die tiefe Rinne ganz nahe vorbey geht, erreicht, so hält man N. O. ½ O. weiter in diese Fahrbahn hinein, welche sich hernach theilt und zu beyden Seiten, sowohl nach der Hirtlingee Rehde, als nach dem Fanöe Ankerplatze hingeht. Oestlich vor dem Nordende dieser Insel muß man besonders gut bekannt seyn, um weiter gehen zu können. Nördlich vor dem so eben beschriebenen Einlauf giebt es eine kleinere Einfahrt, die nach Graadyb hinführt, und von der fast ausschließlich die Fischerfahrzeuge des Landes Gebrauch machen, weil das westliche Ende derselben nur eine Tiefe von 6 Fuß hat; sie ist eng, geht im Norden von dem erwähnten Grunde Smörsand quer zwischen die Gründe hinein und gerade auf die letzterwähnte kleine kleine schwarze Tonne zu. Als Merkzeichen für diese Einfahrt ist auf der Nordwestseite von Fanöe eine Baake errichtet, die das Ansehn nebenstehender Figur hat, und die in gerader Linie mit der Südseite der Fanöer Windmühlen, oder ungefähr in Ost *) gehalten werden muß, bis man bey der kleinen schwarzen Tonne in Graadyb hineingekommen ist.

Baake for Fiskerdyle

Auf dem Südende von Fanöe liegt ein kleiner Flecken, Namens Sönderhoe. Der Hafen, den dieser Flecken hat, ist nur für flache Fahrzeuge dienlich. Der Einlauf dazu führt durch Sönderhoedyb, in dessen äußerem Ende an der Seeseite es zwar 15 Fuß tief, welche Tiefe einwärts bis zur dritten oder innersten Tonne zunimmt; allein die Anthuung desselben, so wie das Einsegeln in denselben, ist ziemlich schwer, weshalb man zwey ziemlich große und in die Augen fallende Baaken auf dem südlichen Ende des Landes errichtet hat, die hieneben abgebildet sind. Die südwestliche oder äußerste ist die kleinste; die größte oder höchste steht etwas innerhalb derselben. In der Mündung des zwischen den Gründen befindlichen Einlaufs, eine gute Meile in S. S. W. von Sönderhoe, wird eine schwarze Tonne hingelegt. Um diese anzurehn, muß die kleinste dieser Baaken etwas westlich von der größten gebracht werden, und erhält man dann zugleich die Wester-Westerder Kirche etwas nördlich von dem Hohen der Nordhucke der Insel Manöe oder in O. ¼ N., so befindet man sich bey der Tonne, welche auf der Südkante des Grundes Yder-Knuden liegt, wo es 15 Fuß tief. Von dieser Tonne wird N. O. z. N. längs der innersten Seite des letzterwähnten Grundes bis zur mittelsten Tonne hingesteuert, welche ¼ Meile von der ersten entfernt, und wie diese schwarz ist. Sie liegt auf der Spitze des Grundes Flackstieeten, wo es 16 Fuß tief. Dieser Einlauf ist ziemlich schmal und schwer zu passiren; man muß daher gut damit bekannt seyn und seinen Führer im Bleyloth suchen.

Baakerne ved Sönderhoe

Von der letzterwähnten Tonne steuert man N. O. ½ O. bis zur innersten Tonne hin, welche gleichfalls schwarz ist. Sie liegt auf der Spitze des Grundes Kielsand, und beynahe ¼ Meile von der letzten. Von diese Tonne zieht sich ein schmaler Lauf mit etwas geringerer Tiefe zuerst N. O. ¼ N. und hernach nordwärts hin, bis zum Sönderhoer Hafen hinauf. Der Lauf ist der Länge nach an der Backbordseite mit Steckbaaken versehen.

Von der innersten Tonne auf der Spitze von Kielsand liegt ein Lauf, der ebenfalls mit Steckbaaken bezeichnet ist quer oder östlich hinein. Der innere Theil dieses Laufs ist tief bis zu der außerhalb der Ripe-Aue, ungefähr eine Meile von der Küste des festen Landes befindlichen Rhede. Von da führt eine schmale Rinne von geringer Tiefe nach der Ripe-Aue hinauf, an welcher die Stadt Ripen liegt, deren Entfernung von der Küste ungefähr 1 Meilen beträgt. Ripen ist bekanntlich eine der Hauptstädte der 4 Stiftsämter Jütlands. Die Ripe-Aue hat viele Krümmungen und dabey eine geringe Tiefe. Sie kann daher nur mit kleinen Böten

*) Man sagt, daß Graadyb an der Seeseite, wie auch Fiskedyb sich in den letzten Jahren etwas südwärts verrückt haben. Da aber die Tonnen und Baaken eine solche Einrichtung haben, daß sie verlegt und versetzt werden können, so läßt sich mit Gewißheit annehmen, daß solches von denjenigen, unter deren Aufsicht sie gestellt sind, geschehen seyn wird.

oder Prahmen befahren werden; und da außerdem noch die nach Ripen bestimmten Schiffe, welche durch Sönderhoedyb hinein kommen können, eine Meile außerhalb der Küste liegen müssen, wie so eben erwähnt ist, so erschwert solches den Seehandel dieser Stadt sehr. Die äußerste Seite des erwähnten Grundes Ydre-Knude, auf dessen Südende die äußerste Tonne für die Einsegelung zu Sönderhoedyb liegt, erstreckt sich von der Tonne an, ungefähr ½ Meile nordwärts hin, und ist bey niedrigem Wasser fast trocken. Zwischen der Nordseite dieses Grundes und einem von Fanöes Südspitze auslaufenden, mit dem Namen Indre-Knude oder Peter-Meyers-Sand belegten Riff, welches bey niedrigem Wasser trocken ist, giebt es einen Lauf, Knude-Dybet genannt, der in Sönderhoedyb hineinführt. Dieser Lauf geht ziemlich gerade von der See hinein zu der dritten Tonne des letzterwähnten Laufs Sönderhoedyb und führt also auch zu der Ripe-Aue hinauf. Er hat im äußern Ende bey niedrigem Wasser nur eine Tiefe von 8 bis 9 Fuß, man gelangt an denselben hin, wenn die Hviddinger Kirche etwas nördlich von der hohen Nordseite der Insel Manöe erscheint oder wenn man die erwähnte Kirche in O. z. S. ½ S. hat. Sollte man der Dürftigkeit halber von der Hviddinger Kirche nicht Kennung erhalten, so kann man das südliche hohe Land auf Manöe in O. S. O. ½ S. bringen und darauf längs dem ziemlich steilen Peter-Meyers-Sand O. N. O. herum segeln, bis man an der mehrerwähnte innerste Tonne in Sönderhoedyb hinkommt.

Etwas südlich von Sönderhoedyb ist das sogenannte Gamle Riber Dyb befindlich, welches sich anthun läßt, nachdem die sich sehr auszeichnende Ripener Kirche, die jedoch keine Thurmspitze hat, in gerade Richtung mit einer Oefnung im Norden von der hohen Hucke auf Manöe gebracht ist. Mit stürmischen Winden läßt sich in diesen Lauf nicht hineinsegeln und zwar wegen der an den Gründen Statt findenden Brandung, über welche Gründe man außerdem bey hohem Wasser hinübersegeln muß; weiterhin wird der Lauf etwas buchtig.

Zwischen Manöe und Römöe giebt es von der Seeseite her keinen eigentlichen Einlauf, es wäre denn für ganz kleine Fahrzeuge während der Fluth.

Auf der Höhe ungefähr gerade außerhalb Manöe und Römöe liegt eine der Beschaffenheit des Bodens und der Tiefe halber merkwürdige Bank, die den Namen Röde Klif-Sand führt; bey einigem Wogengange dürfte es gefährlich seyn, mit tiefstechenden Schiffen über denselben zu segeln, weil sie dann leicht stoßen könnten. Die seichteste Stelle, welche die erwähnten Herrn Ausmesser auf der Bank gefunden haben, befindet sich im N. W. ½ W. ungefähr 3 Meilen von dem Nordende der Insel Sylt und hat eine Tiefe von 25 Fuß. Es ist indessen leicht möglich, daß bey allem Fleiße, mit welchem diese Herren die Bank untersucht haben, es einzelne Stellen gäbe, die eine noch geringere Tiefe hätte; denn weil der Strom wegen der Ebbe und Fluth ziemlich stark ist, so ist es schwer, einen solchen Grund genau aufzupeilen. Uebrigens fällt die Tiefe derselben zwischen 4 bis 6 Klafter n. Der Meeresboden auf der westlichen Seite besteht größtentheils aus grobem, steinigem und braungelbem Sande, auf den seichtesten Stellen und auf der östlichen Seite aber, vornehmlich aus feinem Sande selbigee Farbe. Ostwärts von der Bank, oder zwischen derselben und dem Landgrunde giebt es ebenfalls feinen gelbbraunen Sand, und der Unterschied in Ansehung der Tiefe ist unbedeutend, so daß es fast anzunehmen seyn dürfte, daß sie von dem Landgrunde ausläuft, also mit demselben zusammenhängt und folglich als ein Riff angesehen werden kann. Auf der südwestlichen Seite senkt sich die Bank an einzelnen Stellen ziemlich plötzlich, wobey man außerhalb derselben sogleich einen Unterschied in Ansehung der Beschaffenheit des Grundes wahrnimmt, der alsdann dunkler Sand mit Schlick wird, worunter man häufig kleine Schülpen antrift.

Zwischen Römöe und dem Nordende der Insel Sylt, welches Ende gewöhnlich den Namen List führt, trift man den tiefsten Einlauf an, der zwischen den hier liegenden Inseln befindlich ist. Dieser Einlauf führt nach zwey guten Rehden oder Ankerplätzen hin, nämlich zum Römöer Hafen auf der Ostseite des südlichen Endes dieser Insel und zum Ankerplatze bey List auf der Ostseite des nördlichen Endes der Insel Sylt. Oft belegt man diesen Einlauf mit dem Namen Listerdyb, obgleich Listerdyb eigentlich nur denjenigen Theil ausmacht, welcher so eben nördlich von Aibue-Odde befindlich ist, und wo es von 8 bis 14 Klafteen tieft; Aibue-Odde wird die schmale gegen Osten sich hinziehende Landzunge genannt, welche das nördliche Ende von List ausmacht. Nach Listerdyb und weiter nach den erwähnten Ankerplätzen führen von der See zwischen den so eben außerhalb Listerdyb liegenden Gründen drey Einfahrten hin. Obgleich diese Gründe auf einer Karte von so kleiner Scale nicht deutlich abgebildet, so wenig als die Namen derselben darauf richtig angedeutet werden können, so halten wir es doch nicht für überflüssig, sie etwas umständlich zu beschreiben.

Lammeläger ist in länglicher Grund westlich vor dem Südende der Insel Römöe, von welchem ein Theil bey niedrigem Wasser trocken ist. Bey der geringsten Kühlte erblickt man ihn in einiger Entfernung, indem es alsdann auf demselben brandet. Wegen einiger von diesem Grunde auslaufenden kleinen Arme darf man ihm nicht zu nahe kommen. Zwischen demselben und dem von Römöe auslaufenden Landgrunde ist ein schmaler Lauf befindlich, in welchem es 7 bis 8 Fuß tiefe, der jedoch nur von kleinen Fahrzeugen benutzt werden kann.

Digitized by Google

Riſten iſt ein Grund von größerm Umfang, als der vorherige und liegt gerade vor Liſterdyb, zu welchem auf jeder Seite des Grundes eine Einfahrt führt. Die geringſte Tiefe dieſes Grundes beträgt 4 bis 5 Fuß.

Endlich iſt Soltſand ein landfaſter Grund, oder ein Riff, daß von der Nordweſtſpitze der Landzunge Albue-Odde ausläuft. Es hat eine gebogene Geſtalt, läuft beynahe ½ Meile längs dem Nordende von Sylt und bildet auf die Weiſe eine lange ſchmale Bucht, die ſich bey der erwähnten Nordweſtſpitze ſchließt. Segelte daher ein Fahrzeug längs der Küſte hin, und zwar in einer zu geringen Entfernung von derſelben, ſo würde es in dieſe Bucht hineinſegeln, und ſolalich, um wieder hieraus zukommen, genöthigt ſeyn, zurückzuſegeln, es ſey denn, daß es ganz klein wäre. Dieſe Bucht wird Landdyb genannt.

Um in den Lauf zwiſchen Lammeläger und Riſten hineinzuſegeln, ſucht man, von Norden oder Weſten her kommend, die kleine Inſel Jordſand in S. O. ¼ O. zu bringen; ſie erſcheint alsdann zwiſchen Albue-Odde und der Emmerleſer-Kirche, welche eine Thurmſpitze hat. In dem Falle aber, das Jordſand nicht zu erkennen wäre, müßte man die öſtliche Hucke von Albue-Odde in S. O. ¼ S. bringen, doch darf in keinem Falle die Kirche auf Römöe ſich öſtlicher, als O. z. N. zeigen. Hat man eine der beyden erwähnten Peilungen erhalten, ſo ſteuert man geraden Coureſes auf ihn ein, bis gegen Albue-Odde hin, um welche Landzunge man herum ſegelt, bis ſich die Windmühle auf Liſt außerhalb der innern Spitze von Albue-Odde zeigt; darauf liegt man bis S. ½ O. hinauf und läuft längs dem innern Landgrunde hin. Sobald man die Mühle in S. W. z. W. ½ W. gebracht hat, iſt man vor einem von Albue-Odde auslaufenden Riffe geſichert und kann etwas mehr ſüdlich oder weſtlich hinaufliegen; die größern Schiffe können die Mühle in W. oder W. z. S. bringen und dann auf einer ſehr guten Rehde ankern, die eine Tiefe von 8 bis 10 Klaftern hat. Wegen der Ebbe und Fluth, welche längs dem Lande hinlaufen, muß man gleich verteuen. Kleinere Fahrzeuge können dicht am Landgrunde in einer Tiefe von 2 Klaftern ankern, und mit einem Werp- oder Wurfanker verteuen. Der Nordoſtwind und der nördliche Wind iſt der gefährlichſte. Die Mühle ſteht auf der ſüdlichen Landzunge der Liſter Bucht, wo zugleich einige Häuſer liegen *). Von den nach Liſterdyb führenden Einfahrten iſt die hier in Rede ſtehende, zwiſchen Lammeläger und Riſten befindliche, die breiteſte; allein ſie hat bey niedrigem Waſſer auf eine lange Strecke nur 3 Klaftern Tiefe.

Wenn man in Liſterdyb hineingekommen iſt, und nach dem Römöer Hafen hingedenkt oder auch durch Wind und Strom genöthigt wird, dieſen Hafen zu ſuchen, ſo wird, nachdem die Liſter Mühle neben Albue-Odde frey zum Vorſchein gekommen iſt, oſtwärts geſteuert, bis man ſich Hartſand, einem Landgrunde oder Riffe, welches von Römöes Südende ausläuft, genähert hat. Zur Zeit des gewöhnlichen Standes des hohen Waſſers iſt ein Theil dieſes Riffs, zur Zeit des niedrigen Waſſers aber faſt das ganze Riff trocken. Es beſteht aus weißem Sande, deſſen Helligkeit durch das Waſſer hindurchſchimmert, und iſt dabey ſo ſteil, daß man längs demſelben auf 5, 6, 7 bis 8 Klaftern Tiefe hinſegeln kann. Geht man nun längs dieſem Sande hin, ſo wird der Cours nach und nach nördlicher, bis man quer vor das Südende der Inſel hinkommt, wo man ankert und verteuet. Kleine Schiffe, welche in den ſogenannten Römöer Hafen hineinlaufen, liegen während der Ebbe trocken.

Der Einlauf Süden vor dem Grunde Riſten, nämlich zwiſchen dieſem und Soltſand iſt der beſte und tiefſte von denen, die in Liſterdyb hineinführen, denn er hat 7 bis 8 Klaftern Tiefe und darüber. Um in denſelben hineinzuſegeln muß die Ballumer Kirche, deren Thurm eine kleine Spitze hat, neben der Südhucke von Römöe frey zu ſehen ſeyn, welches ungefähr O. z. N. ¼ N. iſt und wobey die Römöer Kirche in O. N. O. ¼ N. gepeilt wird. Man ſteuert darauf in dieſer Richtung fort, bis die Jerpſteder Kirche neben der Nordſeite von Albue-Odde ganz zum Vorſchein gekammen iſt, biegt alsdann oſtwärts hin, wodurch das Merkzeichen immer offener wird, und folgt endlich längs der ziemlich ſteilen Küſte von Albue-Odde, bis man in das vorerwähnte Merkzeichen, nämlich die Liſter Mühle neben der Hucke von Albue-Odde frey geſehen, gekommen iſt. Von da an richtet man ſich nach dem Vorhergeſagten.

So weit waren die beauftragten, in der Einleitung erwähnten Herren Offiziere mit ihren Ausmeſſungen und Unterſuchungen gekommen, als der Krieg ausbrach und dieſem Unternehmen Einhalt that. Was wir alſo von dem übrigen Theil dieſer Küſte mittheilen, gründet ſich nicht auf zuverläſſige und vollſtändige Nachrichten, ſo wie auch die Karte über dieſen Theil nicht die Genauigkeit des vorhergehenden Theils haben kann. Wir ſchmeicheln uns indeſſen, daß beide Theile belehrend und leitend ſeyn werden, indem wir mit allem möglichen Fleiße desfalls

*) In vorigen Zeiten hat die Bucht bey Liſt auf dem Nordende von Sylt einen vortreflichen, geräumigen und tiefen Hafen gehabt, in welchen ſogar Linienſchiffen hineinlaufen konnten, wie man aus der Geſchichte weiß, und der deswegen noch den Namen Kongs-Hafen führt; allein er iſt gegenwärtig von den da herum befindlichen Sanddünen, aus welchen größtentheils dieſe Inſel beſteht, mit Sand ganz und gar angefüllt.

Digitized by Google

Nachrichten gesammelt und die besten davon benutzt haben. Beyläufig wird bemerkt, daß Höyer, ein kleines Oer auf der Küste des festen Landes der Insel Sylt gegenüber, der in Handelsverbindungen mit der Stadt Tönning steht, von Fahrzeugen besucht wird, die die Watten befahren können.

Die ganze Westküste der langen schmalen Insel Sylt ist rein bis ganz nahe an. Längs derselben, und zwar in einer kleinen Entfernung vom Lande aus, findet man eine Tiefe von 4 Klaftern mit Sandgrund, die bis zu 10 oder 12 Klaftern allmählich zunimmt. Die Küste besteht einzig und allein aus Sanddünen. Die Südspitze der Insel Sylt wird Hornum genannt, innerhalb welcher es einen guten Ankerplatz giebt. Kleine Fahrzeuge von Norden her kommend, können zwischen einem Grunde, Hornum-Sand genannt, und der erwähnten Südspitze hindurchlaufen, und darauf um diese herum und zu dem Ankerplatze hinaufbiegen, wobey man sich jedoch vor einem von der mehrerwähnten Spitze auslaufenden Sandriffe in Acht zu nehmen hat. Südlich von Hornum-Sand ist für größere Schiffe ein Einlauf, der Rothe-Tiefe genannt wird. Zur Anthauung desselben muß die St. Laurentz-Kirche auf Föhr frey neben der Nordspitze von Amrum gesehen werden, welches Merkzeichen gerade in dessen Oefnung oder über die zwischen Hornum-Sand und dem Grunde Jongnamen befindliche Barre führt. Diese Barre hat bey niedrigem Wasser nur eine Tiefe von 12 Fuß; allein innerhalb derselben tieft es ungefähr 3, 4, 6 bis 8 Klaftern. Durch Hülfe des Bleyloths folgt man längs Hornum-Sand, der an Backbord bleibt, bis zum Ankerplatze auf der Ostseite der Hornumer Landspitze. In dem Grunde Knip auf der Westseite der Insel Amrum ist eine Bucht befindlich, die einen guten Ankergrund und 3 Klaftern Tiefe hat. Vor Seegang liegt man hier zwar ziemlich in Schutz, besonders bey niedrigem Wasser, allein den Winden ist man ausgesetzt. Man will übrigens wissen, daß dieser Hafen, sowohl in Ansehung seiner Tiefe, als in Ansehung seines Umfangs abgenommen hat, und von Zeit zu Zeit noch abnimmt, welches sowohl dem Flugsande der Insel, als dem Brechen der See gegen den Grund selbst zugeschrieben wird.

Rothe-Tiefe kann zwar denjenigen Schiffen, welche sich in dieser oder jener Verlegenheit befinden möchten, als ein Zufluchts-Einlauf dienen, allein man darf hier nicht hoffen, seinen etwanigen Mängeln abgeholfen zu sehen, weder bey Hornum, noch auf dem letztgenannten Ankerplatze auf der Westseite von Amrum, denn dieser Theil der Insel besteht nur aus Sanddünen und ist ganz unbewohnt. Sowohl die ganze Westküste der Insel Amrum, als auch die Westküste der übrigen zunächst an der offenen See liegenden Inseln besteht ganz aus Sanddünen. Weiter, als bis zum Ankerplatze bey Knip vermag kein Schiff zu kommen, und also auch nicht zum Föhrer Hafen hin, es sey denn, daß das Schiff unter 6 Fuß tief sticht, oder, daß es durch die Löschung eines Theils seiner Ladung zu diesem Grade von Leichtheit gelichtet werden könnte; denn das Fahrwasser ist von Gründen gesperrt, die nur die erwähnte Tiefe haben.

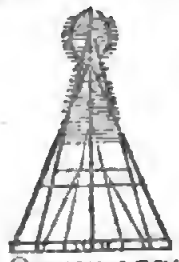
Ungefähr 3 bis 3½ Meilen gerade im Westen von, oder außerhalb der Insel Amrum soll eine längliche Bank seyn, welche die Amrum Bank genannt wird, deren Grund aus röthlichem Sande besteht, und auf welcher es 5 bis 6 Klaftern tieft. Ihre westliche Seite hält man für ziemlich steil, und die Tiefe außerhalb derselben soll 10 bis 12 Klaftern, auf der östlichen Seite aber, wo sich der Grund nach der Insel hin allmählich erhebt, 8 bis 7 Klaftern betragen.

Auf der Ostseite des südlichen Endes von Amrum giebt es einen guten Ankerplatz, Steenodde-Hafen genannt, dessen Tiefe sich, wegen des daselbst Statt findenden starken Stroms, unverändert erhalten soll. Kleine Schiffe können in die Bucht hineinsegeln, liegen aber zur Ebbezeit trocken. Uebrigens findet man hier eine sehr gute Rehde vor, wo man die Schiffe vertauen kann; weil aber die vom Flugsande verheerte Insel wenig bebauet ist, so können die Schiffe, was ihre etwanigen Bedürfnisse betrift, wenig oder nichts hoffen; doch kann man weiter zur Rehde und zum Hafen bey Wyck auf Föhr hineingehen, wovon weiter unten das Nähere angegeben werden wird.

Die erste und zugleich kürzeste und geradeste Einfahrt südlich von Amrum, in so fern man von Norden oder Westen her kommt, und dabey zur Absicht hat, den Steenodde-Hafen zu suchen, oder weiter bis Wyck hinzugehen, ist die sogenannte Land-Tiefe; allein diese Einfahrt hat ihre Schwierigkeiten, indem eigentlich keine feste Merkzeichen dafür anzugeben sind, und sie vornehmlich durch Hülfe des Bleyloths gesucht werden muß, wobey der Umstand noch hinzukomme, daß sie Veränderungen unterworfen seyn soll. Indessen wird ein kleiner Sandhügel, Hoberknob genannt, der am Ostende des Grundes Reuter-Bronduug liegt (welcher Grund während des Einsegelns an Steuerbord zu halten ist) und der nördliche Theil der kleinen Insel Hoge, auf welcher eine Windmühle steht, wenn sie in gerade Richtung gebracht werden, als Merkzeichen zur Anthauung dieses Einlaufs angenommen. Zugleich wird die Baake auf Seesand, nebst den alten Thürmen der Insel Pelworm gute Dienste leisten können. Land-Tiefe hat übrigens mit den meisten andern Einfahrten gemeinschaftlich, daß gerade in der, der offenen See zugekehrten Mündung eine Barre befindlich ist, weshalb die Tiefe daselbst geringer ist,

als weiter einwärts. Die Barre hat, wie die in der Mündung des Einlaufs Rothe-Tiefe, ungefähr 12 Fuß bey niedrigem Waſſer.

Der darauf folgende Einlauf heißt Reuter-Tiefe. Er iſt von dem vorherigen durch den Grund Reuter-Brandung getrennt, der alſo beym Einſegeln an Backbord und der Grund See-Sand an Steuerbord bleibt. Dieſer Einlauf iſt ſchmal, aber dabey etwas tiefer, als der vorige, ſowohl auf der in der Mündung befindlichen Barre ſelbſt, als innerhalb derſelben. Zur Anthuung dieſes Einlaufs muß man die unten erwähnte Baake auf See-Sand in O. N. O., oder in gerade Richtung mit dem nördlichen Theil von Hoge bringen, da man ſich dann, nachdem man der Baake bis auf ungefähr eine Meile nahe gekommen iſt, gerade vor dem Einlauf befindet. Die Baake ſteht auf der innern Seite von See-Sand, einem Grunde, deſſen innerſter Theil, ſelbſt bey hohem Waſſer, einige Fuß über die Waſſerfläche hervorragt. Man ſteuert ungefähr O. N. O. zwiſchen die Gründe hinein. Nachdem man die Baake auf See-Sand, oder den höchſten Theil dieſes Grundes gerade an Steuerbord erhalten hat, biegt man etwas nördlicher längs Reuter-Brandung hin, bis man Haberknob an Backbord, und eine bey dem kleinen Grunde Swine-Ryg liegende Tonne an Steuerbord erhält. Iſt man nun bey dieſer Tonne angekommen, ſo befindet man ſich in Neue- oder Schmal-Tiefe, welcher Einlauf in dem Folgenden näher beſchrieben werden wird. Man kann den Umſtänden nach entweder hier ankern oder ſeinen Cours auf den Stenodde-Hafen bey Amrum oder auch auf Föhr richten.




Bevor wir aber hier weiter gehen, müſſen wir derjenigen Baake erwähnen, welche zufolge Königl. allergnädigſter Reſolution im Jahre 1801 auf dem eben gedachten See-Sande, ½ Meilen in S. S. W. von dem ſüdlichen Theil der Inſel Amrum und unerſähr 3 Meilen in W z. N. von Pelworm mit Schwierigkeiten und anſehnlichen Koſten errichtet wurde. Sie iſt eins der wichtigſten Kennungs- und Leitungs-Merkzeichen auf einer weiten Strecke nach beyden Seiten hin. Wir unterlaſſen daher nicht, hieneben eine Abbildung davon zu geben.

Die Höhe der Baake beträgt 55 däniſche Fuß. Die Sandinſel, oder der Grund auf welchem ſie ſteht, ragt zur Zeit des gewöhnlichen Standes des hohen Waſſers nur 4 bis 5 Fuß empor, folglich iſt der Topp der Baake zur Zeit der Fluth 59 bis 60 däniſche Fuß über die Waſſerfläche erhaben *). Man wird ſie jedoch nicht gut erkennen können, bevor der in Form einer runden Scheibe beſtehende Topp derſelben über dem Horizonte ſichtbar geworden iſt. Weil aber dieſer Topp einen Durchſchnitt von ungefähr 14 Fuß hat, ſo kann man annehmen, daß die Baake bey ſichtigem Wetter in einer Entfernung von 2½ bis 3 Meilen, je nachdem das Schiff hoch iſt oder man in die Want hinaufſteigt, zum Vorſchein kommen muß **).

Anfänglich ſtellt ſich die Baake gewiſſermaaßen, als ein ſegelndes Jachtſchiff dar, welches Toppſegel führt; kommt man derſelben aber etwas näher, oder betrachtet man ſie durch ein Fernrohr, ſo wird man ihre wahre Figur nach der obenſtehenden Abbildung leicht erkennen können. Dieſe Baake warne nicht blos diejenigen Seefahrer, welche unter die dortige Küſte gerathen möchten, vor den daſelbſt weit auslaufenden gefährlichen Gründen, ſondern dient zugleich denjenigen Seefahrern, deren Beſtimmung nach einem der dortigen Einfahrten hinführt, als Wegweiſer. Im erſten Falle muß man, ſobald die Baake vom Schiffsverdecke aus deutlich erblickt werden kann, ſich von der Küſte ausarbeiten, denn in dem Falle kann man der Küſte nicht viel mehr als ein Paar Meilen entfernt ſeyn und das Bleyloth wird dann nicht über 5 bis 6 Klaftern Tiefe angeben. Uebrigens wird die Peilung dieſes Merkzeichens, beſonders in Vereinigung mit der Peilung von Helgoland und dem alten Pelwormer Thurm, in ſo fern man einen dieſer Gegenſtände wahrnehmen kann, dazu dienen, daß man denjenigen Standpunkt, welchen man mit Rückſicht auf die Küſte und Einfahrten hat, kennen lerne.

Ueber das ſüdweſtliche Ende des von Seeſand auslaufenden Grundes, und zwar eine Meile von der Baake aus, führt ein ziemlich tiefer Einlauf, das Mohrwaſſer genennt, der aber von Gründen, über die man nur bey hohem Waſſer hinüber kommen kann, geſchloſſen wird. Im Nothfalle ſoll man jedoch unter gewiſſen Umſtänden in dieſem Laufe ankern können; allein wie und wo ſolches zu bewerkſtelligen und was deshalb zu beobachten ſeyn dürfte, darüber iſt uns noch nichts zur Kenntniß gekommen.

Der beſte und vornehmſte Einlauf von der Seeſeite her, ſowohl für Schiffe, die aus Noth einen Zufluchtsort zum Ankern ſuchen müßten, als auch für Schiffe, die nach dem Hafen von Föhr beſtimmt ſind, wird Schmal- oder Neu-Tiefe genannt. Er iſt mit 7 ſchwarzen Tonnen belegt, die während des Einſegelns in Uebereinſtim-

*) Mann könnte hier, und zwar mit Recht, die Bemerkung machen, daß Ebbe und Fluth in Hinſicht der Höhe eines ſolchen Gegenſtandes über der Waſſerfläche einigen Unterſchied machen müßten; allein dieſer Unterſchied kann, vorausgeſetzt, daß er nicht gar zu beträchtlich iſt keinen ſonderlichen Einfluß auf die in der Einleitung berechneten Abſtände haben.

**) Siehe die Tabelle in der Einleitung.

Digitized by Google

mung mit der zu Anfang dieſes Kapitels angegebenen Regel alle an Steuerbord bleiben müſſen. Die äußerſte Tonne liegt ungefähr S. S. W ½ W. von der Baake auf Seeſand und zwar in einer Entfernung von beynahe einer Meile. Kommt man von Weſten oder Süden her, ſo wird die Baake in die entgegengeſetzte Peilung gebracht und danach geſteuert; man wird alsdann, indem man ſich der Baake nähert, nach Zurücklegung der erwähnten Meile, bey der Tonne ankommen. Uebrigens ſteht die Baake unter dem angeführten Kompaßſtriche in gerader Richtung mit dem Südoſtende von Amrum; folglich kann dieſe Hucke nöthigenfalls an die Stelle jenes Merkzeichens treten. Gleichfalls wird man, da die Tonne ungefähr 3 Meilen W. ½ S. r. w. von Pelworm liegt, bey der Tonne eintreffen, wenn man O. ½ N. auf den alten Pelwormer Thurm zuſteuern kann, in welchem Falle dieſer Thurm zwiſchen den beyden kleinen Inſeln Norder- und Süder-Oog, der erſtern jedoch am nächſten, geſehen wird. Auf einer jeden dieſer Inſeln ſoll ein kenntliches Haus ſtehen. Erwähnte Tonne ſoll nicht wie die andern zu Martini eingenommen werden, ſondern den ganzen Winter über liegen bleiben, obgleich ſie gewöhnlich vom Eiſe fortgeriſſen wird. Von der äußerſten bis zur zweyten Tonne iſt der Cours O ½ N. ½ N., und da dieſe keine Viertelmeile von der erſten liegt, ſo wird man ſie bey klarem Wetter bald gewahr werden können. Der Grund auf der Steuerbordſeite erhebt ſich ziemlich flach, weshalb das Bleyloth vor demſelben warnen kann; allein auf der Backbordſeite iſt er ſteil, wodurch bey Seegang eine Brandung entſteht. Von der zweiten bis zur dritten Tonne iſt der Cours N. O. und die Entfernung ungefähr ½ Meile. Die vierte liegt faſt genau ½ Meile in N. O. von der dritten. Die fünfte liegt auf dem Südweſtende des langen ſchmalen, eine kleine halbe Meile in N. N. O. ſich erſtreckenden Grundes Svine-Ryg, und zwar ½ Meile in rechtweiſendem Norden, etwas öſtlicher, von der vierten. Weil ihre Lage gerade vor dem erwähnten Einlauf Reuter-Tiefe iſt, ſo läuft der Strom bey Ebbe und Fluth da quer ein und aus. Man muß ſich daher während des Einſegelns zur Fluthzeit an die weſtliche Seite des Laufs halten und dabey fleißig das Bleyloth gebrauchen. In der Mitte des Laufs tieft es 10 bis 12 Klaftern. Die ſechſte Tonne liegt in N. N. O. ½ O. und gleichfalls ½ Meile von der fünften. Zur Meidung dieſes Grundes, wie auch des Stroms halber, muß man, indem vor dieſer Tonne vorbeygeſegelt wird, einen etwas nördlichern Cours nehmen, oder ſich etwas mehr nach der weſtlichen Seite des Laufs halten gegen Haberknob hin, bevor man nach der ſechsten Tonne hinlegt. Von der ſechsten bis zur ſiebenten Tonne iſt die Entfernung abermals ½ Meile und der Cours N. N. O., etwas öſtlicher. Zwiſchen dieſen beyden Tonnen iſt der Lauf ſehr tief und dabey ungefähr ½ Meile breit. Man paſſirt hier das Oſtende von Amrum, weshalb man den daſelbſt befindlichen, vorerwähnten Ankerplatz ſuchen kann; liegt man aber um die ſiebente Tonne zwiſchen die Südſeite von Föhr und die Nordſeite der Inſel Nord-Marſch hinein, indem man O. ½ N. ſteuert, ſo läßt ſich um das Südoſtende von Föhr herumſegeln, wo man gerade vor dem Flecken Wyck eine ſehr gute Rehde antrift, ſogar für große Schiffe. Wyck iſt ein wackerer kleiner Ort, bey welchem im Jahre 1806 ein guter, jedoch kleiner Hafen angelegt wurde, zu dem 8 bis 9 Fuß tief ſtechende Schiffe bey hohem Waſſer hineinkommen, und wo ſie Befriedigung ihrer etwanigen Bedürfniſſe hoffen können. Föhr iſt eine ſehr fruchtbare Inſel.

Zwiſchen der Neu- oder Schmal-Tiefe und dem nach Huſum hinaufführenden Heverſtrom, giebt es eigentlich keinen Einlauf. Huſum iſt bekanntlich eine gute Handelsſtadt mit einem fortwährend nicht unbedeutenden Handel, der ſogar, durch Zeit-Umſtände begünſtigt, zu verſchiedenenmalen ſehr bedeutend geweſen iſt. Der dabey befindliche Hafen iſt geräumig, doch können nur 9 Fuß tief gehende Schiffe das Revier zum Hafen hinaufkommen. Tiefer ſtechende müſſen zuerſt auf der Rehde löſchen; ſie müſſen aber, da das Revier und der Hafen mit der Ebbe beynahe trocken werden, von ſolcher Bauart ſeyn, daß ſie, ohne Schaden zu nehmen, im Schlicke liegen können.

Sucht man von der See aus in den Heverſtrom hinein, ſo wird man vor der Inſel Helgoland vorbey paſſiren müſſen: folglich werden die Peilungen von dieſer Inſel ſehr leitend ſeyn. Paſſirt man aber Helgoland auf der Nordſeite, ſo wird zugleich die Baake auf Seeſand einen wichtigen Führer abgeben. Diejenigen welche zum Einſegeln in den Heverſtrom einen Lothſen wünſchen, werden ſelbigen von der an der Mündung der Eider ausgelegten Galiote, wovon das Ausführliche weiter unten geliefert werden ſoll, erhalten können; ſie müſſen ſich aber der Galiote nähern, Signal geben, und dabey ſo manövriren, daß der Lothſe an Bord kommen kann.

Zur Bezeichnung des Einlaufs zum Heverſtrom hat man die äußerſte Tonne roth angeſtrichen *). Sie liegt auf einer Tiefe von 5 Klaftern, ungefähr in S. S. O. und 3½ Meilen von der Baake auf Seeſand. Die übrigen nach dieſer Tonne hinführenden Merkzeichen ſind folgende: Man bringe den alten Thurm auf der Weſtküſte von Pelworm in N. N. O., wobey man die kleine Inſel Süder-Oog, etwas öſtlich von demſelben ſteht.

*) Dieſe Tonne darf nicht, wie die übrigen, zu Martini eingenommen werden, damit, wofern das Eis ſie nicht wegreißt, die Schiffe noch ſpäth im Herbſte einen Leitungspunkt für den obgedachten Einlauf haben. Im übrigen Theil des Laufs werden zu der Zeit einige ſogenannte Teichbaaken ausgelegt.

Digitized by Google

Man darf die Tonne jedoch nicht nördlicher, als diese Peilung bringen, bevor man an die Tonne selbst hingekommen ist, besonders dann, wenn man von Süden her kommt, weil man in diesem Falle den vom Lande auslaufenden Watten oder Gründen zu nahe kommen würde. Die Querpeilung der erwähnten Tonne, oder die Anthuung derselben von Westen her, besteht darin, daß man die Oedinger Kirche *), welche bey der Hucke Nordhöft in der Landschaft Eiderstedt liegt, in O. z. N. bringe. Der Heverstrom ist übrigens mit Tonnen belegt und mit Steckbaaken versehen. Von der äußersten Tonne an nimmt man seinen Cours ungefähr N. O. z N. hinein, längs einer Linie von 5 schwarzen Tonnen, die nur ungefähr ¼ Meile auseinander liegen. Ist man ungefähr bey der dritten oder vierten dieser Tonnen angekommen, so hat man Süder-Oog in gerader Richtung mit dem alten Pelwormer Thurm, und man erhält alsdann eine weiße Tonne an Backbord, die auf dem Südende des Grundes Quag liegt; von da an nimmt man einen etwas nördlichern Cours. Ist man nun die erwähnten Tonne passirt, so zeige sich eine Strecke, von welcher die Kante des Landgrundes an der Steuerbordseite mit Steckbaaken besetzt ist. Diesen Steckbaaken folgt man so lange, bis man sich nördlich von der Wefeerhever Kirche befindet, wo der Lauf durch den kleinen Grund Middelplaat etwas eingeengt wird. Bey diesem Grunde werden zwey weiße Tonnen hingelegt, die an Backbord gehalten werden müssen; eine schwarze bleibt an Steuerbord. Sobald man diese passirt ist und sich quer südlig von der Insel Sydsal befindet, biege der Cours auf einmal nach O. z. S. und O. S. O. hinum, und zwar längs einer Reihe Steckbaaken hin, welche auf der Strecke von einer Meile an Steuerbord zu halten sind. Jetzt steuert man in der Länge von 2 Meile O. N. O., längs den an Backbord befindlichen, auf der Kante des von der Südseite der Insel Nordstrand auslaufenden Grundes stehenden Steckbaaken hin, bis man wieder einige Steckbaaken an Steuerbord erhält, in welchem Falle man auf der Husumer Rehde angekommen ist. Man will auf dem Heverstrom Stellen wissen, die beym niedrigsten Wasserstande nicht über 9 bis 10 Fuß Wasser haben. Tiefgehende Schiffe dürfen daher nur beym Steigen des Wassers, und erst nachdem sie zum wenigsten halbe Fluth haben, in den Heverstrom hineinsegeln, um diese Stellen ohne Gefahr passiren zu können. Schiffe, die ein Tiefstechen von 17 bis 18 Fuß haben, werden denn, auf diese Weise nach der Husumer Rehde hinaufsegeln können.

Die Insel Pelworm hat auf ihrer östlichen Seite einen guten, aber kleinen Zufluchthafen, der im Jahre 1808 sehr verbessert worden ist. Bey hohee Fluth hat er 9 Fuß Wasser und außerhalb desselben ist eine sehr gute Rehde befindlich; allein die eigentliche Einsegelung dazu ist nicht beschrieben. Nach der Karte zu urtheilen sollte man glauben, daß zwischen den nördlich von dem Heverstrom liegenden Gründen ein Lauf wäre, der dahin führte, in welchem Falle man denjenigen Grund, welcher beym Einsegeln in die Hever an Backbord bleibt, an Steuerbord halten und darauf südlich um Süder-Oog herum gehen mußte; allein für diesen Lauf haben wir keine Merkzeichen; er ist auch weder durch Tonnen noch Steckbaaken bezeichnet, und nur Lothsen, oder solche, die das dortige Locale genau kennen, werden sich desselben bedienen können. Wahrscheinlich ist es, daß zuerst die Einsegelung in den Heverstrom bey der rothen Tonne geschieht, daß man aber darauf, nachdem man zu der weißen Tonne bey dem Grunde Quag gekommen ist, längs diesem Grunde nordwärts hinanhält, und endlich abermals N. O. segelt, Süder-Oog vorbey u. s. w., oder, daß man zuerst die weiße Tonne bey Middelplaat passirt und darauf N. W. hinaufgeht; allein dieser Cours hat viele Krümmungen. Pelworm hat weder Städte noch Handelsörter, ist übrigens eine fruchtbare Insel, deren Eindeichung große Summen und Anstrengung gekostet hat.

Auf die Eider, an welcher die Städte Tönning, Friederichstadt und Rendsburg liegen, können große Handelsschiffe bis zu den beiden ersten hinaufkommen, allein nach Rendsburg hin ist sie nur für weniger tiefstechende Schiffe schiffbar. Dieser Fluß ist von der Dänischen Regierung mittelst eines Kanals, der im Jahre 1782 vollendet wurde, mit der Ostsee in Verbindung gesetzt, und dadurch dem Handel und der Schifffahrt ein Weg gebahnt worden, der weit kürzer und weniger gefährlich ist, als der um Jütland herum durchs Kattegat hindurch. Man hat von Zeit zu Zeit durch zweckmäßige Veranstaltungen die Anthuung dieses wegen seiner Krümmungen und seines starken Stroms so gefährlichen Flusses wie auch das Einsegeln in denselben zu erleichtern und zu sichern gesucht; doch ist die Anthuung bey einigermaaßen klarer Luft, so lange die Lothsen-Galiote und die Tonnen ausliegen, nicht schwer. Die Peilung der bekannten und merkwürdigen Insel Helgoland, von welcher im nächstfolgenden Kapitel ausführlich geredet werden wird, giebt dazu die beste Anweisung. Die äußerste Tonne außerhalb des Einlaufs zur Eider liegt ungefähr 6 Meilen Ost r. w. von der erwähnten Insel.

*) Die hiesigen Kirchen haben gewöhnlich Thürme mit kleinen Spitzen.

Digitized by Google

Eine der wichtigsten Veranstaltungen zur Sicherheit der Schifffahrt mit Rücksicht auf die Eider und den Schleswig-Holsteinischen Kanal ist unstreitig die Lothsen-Galiote, welche im Jahre 1815 an der Mündung dieses Flusses, in der sogenannten Dove, einer Bucht der Witten, etwas innerhalb der äußersten Tonne, wo es 5 bis 5½ Klafteen tief, stationirt wurde. Wenn die von Westen her kommenden Schiffe die Galiote O. oder O. S. O e. w. peilen, so können sie mit Sicherheit selbige anthun; sie müssen aber, sobald sie sich der äußersten Tonne etwas genähert haben, das gewöhnliche Lothsenzeichen geben (welches bekanntlich darin besteht, daß man eine Flagge von dem Mastkoppe wehen läßt), da die Lothsen alsdann, in so fern es möglich ist, den Schiffen so zeitig entgegen gehen müssen, daß sie ihnen bey, oder außerhalb der äußersten Tonne begegnen können. Sollte indessen die Kühle so hart, und der Strom, mit welchem das Schiff ankommt, so stark seyn, daß es dem Lothsenboote nicht möglich wäre ans Schiff zu kommen, bevor selbiges sich innerhalb der äußersten Tonne befände, oder sollte die See so schwer gehen, daß das Lothsenboot nicht ohne Gefahr an Bord liegen könnte, so hält der Lothse, es möchten denn ganz besondern Umstände obwalten, sich doch im Lauf bey den Tonnen, und das Schiff wird längs den schwarzen Tonnen, die an Steuerbord gehalten werden müssen, vor oder hinter dem Boote hersegeln können bis sie beyde ein einigermaaßen ruhiges Wasser erreicht haben, wo der Lothse an Bord kommen kann. Geht das Lothsenboot segelnd hinaus, so hat es als Kennzeichen einen rothen vertikalen Streifen in dem großen Segel; muß es sich rudernd hinausarbeiten, so trägt es eine aufrecht stehende Stange mit einer kleinen Dänischen Flagge.

Macht die einbrechende Nacht, das Wetter oder niederiges Wasser es für den Augenblick schwer, weiter in die Eider einzusegeln, so kann das Schiff mit Sicherheit Anker werfen, sobald es innerhalb der Lothsen-Galiote gekommen ist. Dieses Fahrzeug ist nicht nur durch die Stelle selbst kenntlich, auf welcher es liegt, sondern auch dadurch, daß es ein obgetakeltes Schiff mit einem weiß angestrichenen Maste ist, auf welchem sich eine Flaggenstange mit einer kleinen Dänischen Flagge befindet, deren Höhe über der Wasserfläche ungefähr 45 Fuß beträgt. Bei Nacht wird ungefähr zu eben der Höhe eine Laterne gehißt, in welcher aber nur Lichte brennen.

Es ist eine natürliche Selbstfolge, daß der fremde Lothse, den ein zur Eider einsegelndes Schiff am Bord haben möchte, von den auf der Dänischen Galiote befindlichen Lothsen beym Einsegeln abgelöst werden muß, und daß der fremde Lothse nicht berechtigt seyn kann, Schiffe nach Tönning oder Vollenwick zu lothsen, es sey denn, daß von der Lothsen-Galiote kein Lothse zu haben ist. Es muß daher, solange die Galiote Lothsen an Bord hat, das reglementirte Lothsengeld erlegt werden, gleichviel ob das eingehende Schiff sich der Dänischen Lothsen bedient oder nicht.

Sollte der mögliche, jedoch hoffentlich äußerst seltene Fall eintreten, daß wegen mehrerer zu einer Zeit eingehenden Schiffe kein Lothse auf der Galiote mehr da wäre, so wird eine weiße Flagge gehißt, in welcher mit großen schwarzen Buchstaben die Worte stehen:

Die Lothsen sind alle abgegangen.

The Pilots are all employed.

Die Galiote wird so zeitig im Frühjahre ausgelegt, als es nur des Eises wegen geschehen kann, und bleibt wo möglich an Ort und Stelle bis ultimo November liegen. Treten so außerordentliche und unerwartete Umstände ein, daß man sie früher einnehmen muß, so wird solches in den öffentlichen Blättern bekannt gemacht.

Man weis aus Erfahrung, daß das Laternenfeuer der Galiote bey einigermaaßen sichtigem Wetter in der Entfernung einer guten Meile deutlich erblickt werden kann; bey ganz klarer Luft muß man es also um desto weiter sehen können.

Von dem Verdecke der Lothsen-Galiote aus stellt sich nicht blos das Helgoländer, sondern auch das Leuchtfeuer auf der Insel Neuwerk in der Elbe, dem Auge dar, folglich erblickt man während der Anthuung der Eider, außer dem Laternenfeuer der Galiote, zugleich 2 Leuchtfeuer.

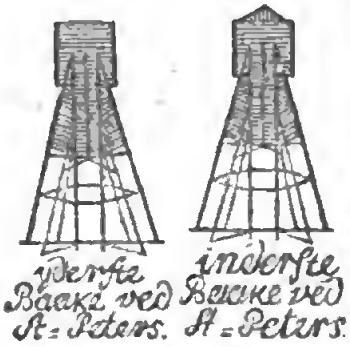
Zu diesen auf den schleswig-holsteinischen Kanal Bezug habenden Nachrichten fügen wir noch hinzu, daß an dem Kieler Fjorde, durch welchen die Ein- und Aussegelung nach und von dem Kanal geschieht, 3 Lampenfeuer errichtet sind, nämlich:

Digitized by Google

1) Eins an der Kanalmündung, 2) eins auf der Festung Friederichsort, und 3) eins auf der sogenannten Bülker-Hucke, der äußersten Hucke an Steuerbord beym Einsegeln von der Ostsee in den Kieler Fjord. Dieses Lampenfeuer, welches eine Höhe von 33 Fuß über der Wasserfläche hat, befindet sich in einem dazu eingerichteten Gebäude, das bey Tage an seinen weißen Wänden kenntlich ist.

Auf Bülk sind zugleich Lothsen angestellt, die diejenigen Schiffe, welche aus der Ostsee daselbst ankommen und zeitig genug das gewöhnliche Lothsenzeichen geben, nach der Kanalmündung oder nach Kiel hinlothsen.

Wir haben schon bemerkt, daß so lange die Lothsen-Galiote auf ihrem Posten an der Mündung der Eider liegt, der Fall äußerst selten eintreten dürfte, in welchem kein Lothse von der Galiote zu haben wäre. Nach dieser Bemerkung konnte man im ersten Augenblicke leicht verleitet werden, jede fernere Beschreibung in Ansehung der Einsegelung zur Eider für überflüssig zu halten. Da sich indessen bey näherem Nachdenken von selbst der Gedanke aufdringt, daß Schiffe zu einer Zeit ankommen könnten, da die Lothsen-Galiote entweder gar nicht ausgelegt, oder schon eingenommen wäre, so theilen wir hier, was in einem ähnlichen Falle im Ansehung des Heverflusses geschehen ist, um so eher einige fernere Nachrichten, sowohl was die Anthuung des Flusses, als was das Einsegeln in denselben betrift, mit, da nicht nur die Küste der Landschafft Eiderstedt auf der Nord-, sondern auch die Dithmarsische Küste auf der Südseite des Flusses sehr niedrig ist, und die flachen Gründe oder Watten sich 2 bis ungefähr 2½ Meilen von der Küsten aus erstrecken. Bey klarer Luft erkennt man sogleich die ganze Eiderstedtische Küste von Nordhöft bis Südhöft für das, was sie wirklich ist, nämlich Sanddünnen; die Dithmarsische dagegen hat ein dunkles Ansehen und keine sich auszeichnende Gegenstände. Das Einzige, was sich bey klarer Luft dem Auge darstellt, ist die Thurmspitze der Kirche zu Weslingburn, und selbst diese ist nur klein. Nähert man sich der Eiderstedtischen Küste von Südwesten her, so faßt das Auge zuerst die Windmühle bey St. Peter und die Tatinger Kirchthurmspitze auf, bevor es die am Strande außerhalb Südhöft stehenden zwey Baaken, die St. Peters Baaken genannt, gewahr wird. Diese Baaken, von welchen wie hieneben eine Abbildung liefern, haben eine Höhe von 53 dänischen Fuß und stehen auf einem Grunde, der nur einige Fuß höher ist, als die tägliche Fluth. Um kenntlich zu werden, muß zum wenigsten ihr Topp über den Horizont gestiegen seyn, und hat das Auge eine Höhe von 10 Fuß über der Wasserfläche so wird man sie in einer Entfernung von 2½ Meilen deutlich erkennen können. Sie stehen ungefähr ¼ Meile auseinander, in der Richtung von N. O. und S. W. und in gerader Linie mit ihnen liegt auf einer Tiefe von 4 Klaftern die äußerste Tonne außerhalb des Einlaufs zur Eider. Diese Tonne ist schwarz und wird nach der allgemeinen Regel, wie die übrigen schwarzen, während des Einsegelns an Steuerbord gehalten, so wie die weißen an Backbord gehalten werden müssen. Weil die Eider ziemlich viele Krümmungen hat und die in derselben befindlichen Gründe veränderlich sind, so wird die Fahrbahn mit vielen Tonnen und Steckbaaken bezeichnet. In der Mitte des Novembers nimmt man die Tonne bis auf 3 oder 4 der nothwendigsten ein, allein dafür setzt man denn mehrere Steckbaaken, obgleich diese, sowohl als die Tonnen, mittelst des Eises gewöhnlich verloren gehen. Diejenigen Steckbaaken, welche an die Stelle der schwarzen Tonne gesetzt werden, haben auf ihrem Topp einen Korb, diejenigen aber, welche die Stelle der weißen Tonnen bezeichnen sollen, tragen eine Wetterfahne. Der in den Fluß hineinführende Cours ist anfänglich ungefähr O. z. n., welches auch aus der Karte zu ersehen ist. Die 3te Tonne hat eine eiserne Wetterfahne. Bey der 5ten oder 6ten Tonne ist der Cours unregelmäßig und darauf zieht er sich ganz N. O. hinauf, bis quer vor Vollerwick hin. Allein für dieses Fahrwasser eine Beschreibung zu geben, die, ohne einen Lothsen, als hinlänglicher Führer zu gebrauchen wäre, würde eben so schwer als vergeblich seyn, indem die Fahrbahn nebst den Gründen zum Theil veränderlich sind. Es ist eine Selbstfolge, daß man die rechte Zeit zum Einsegeln wählen muß, welches nur bey steigendem Wasser geschehen kann, und daß für tiefstechende Schiffe zum wenigsten halbe Fluth seyn muß, um über die seichtesten Stellen der Fahrbahn kommen zu können. Schiffe, welche 17 bis 18 Fuß tief stechen, können in der Regel bis zu Tönning, ja sogar bis zu Friederichsstadt*) hinauf, jedoch nicht in die Häfen der Städte selbst




*) Nach einem harten Winter und einem starken Eisgange tritt mitunter der Fall ein, daß an dem einen oder dem andern Orte in der Fahrbahn eine Bank entsteht, wodurch das Wasser an Tiefe also verliert. In dem Falle müssen die sehr tiefgehenden Schiffe, wofern nicht zu der Zeit eine Springfluth die Fahrt begünstigt, etwas von ihrer Ladung löschen, welches durch Lichterfahrzeuge geschehen kann. Durch den Andrang des Stroms verrücken und verändern sich aber diese Gründe, welches alles die Lothsen genau wissen müssen.

Digitized by Google

hineinkommen, weil diese nur 9 Fuß tief gehende Schiffe aufnehmen können und zur Zeit der Ebbe beynahe trocken sind.

Zur Nachricht für diejenigen, welche sich des schleswig-holsteinischen Kanals bedienen wollen, fügen wir hier hinzu, daß, nach Hamburgischem Maaße in Uebereinstimmung mit den Dimensionen der Schleusen die größte Länge eines durch den Kanal gehenden Schiffes nicht 100 Fuß, die größte Breite nicht 26 Fuß und die größte Tiefe nicht 9 Fuß 4 Zoll überschreiten darf. Schiffen von größern Dimensionen werden also dem zufolge zurück gewiesen. Hiebey ist indessen der Umstand bemerklich zu machen, daß ein Schiff, welches aus der Ursache, daß es wegen der Lage seiner Last etwas tiefer hinten als vorn sticht, nicht durch die Schleusen kommen kann, nur nöthig hat, einen Theil seiner Last nach vorn hin zu verlegen.

Diejenigen Schiffer oder Schiffsführer, die ein anderes als das Hamburgische Fußmaaß haben, müssen also das ihrige zu dem Hamburgischen reduciren, um daraus zu ersehen, in wie fern sie durchkommen können oder nicht.

In einem der Englischen Sailing Directions wird die Schiffahrt auf der Eider zwischen Tönning und Rendsburg als so mißlich beschrieben, daß man zu jeder Zeit klüger thun würde, wenn man den längern Weg um Skagen herum durchs Kattegat wählte. Dieses kann aber nur aus Mißgunst oder Unwissenheit gesagt seyn. Die Eider hat zwar viele Krümmungen, ist aber unter Anführung eines Lothsen nicht schwerer, als jedes andere Revier zu durchschiffen, und hat dabey noch den Vortheil, daß, da Ebbe und Fluth ganz bis Rendsburg hinauf gehen, man sich dieses Naturumstandes bedienen, und selbst bey Gegenwind seinen Weg fortsetzen kann.

Schließlich wird bemerkt, daß die westliche Küste von Ditmarschen einige kleine Zeithäfen hat, als: den Büsumer, Wördener, Meldorffer und Barlrer, von denen aber nur die Küstenfaheer, wie auch diejenigen Fahrzeuge, welche über die Watten gehen können, und deren Führer zugleich mit den veränderlichen Einfahrten bekannt, oder auch mit Lothsen versehen sind, Nutzen ziehen können.

Digitized by Google

# Drittes Kapitel.

## Beschreibung der Einsegelung in die Elbe, Weser und Jahde.

### Von Helgoland.

Die Küsten derjenigen Bucht der Nordsee, in welche 2 von Deutschlands ansehnlichsten Flüssen, die Elbe und Weser fallen, sind auf beiden Seiten, sowohl auf Deutschlands nördlicher, als auf Holsteins westlicher, sehr niedrig, und haben weit auslaufende Gründe, die zum Theil zur Zeit der Ebbe trocken werden. Dabey sind die Ströme sehr stark, welches hauptsächlich von Ebbe und Fluth herrühret. Die Anthuung dieser Flüsse, an welchen die großen Hanse- und Handelsstädte Hamburg und Bremen, nebst mehrern andern Städten liegen, würde sehr schwierig, ja wohl gar zum Theil gefährlich seyn, wenn nicht die kleine Insel Heiligenland, vulgo Helgoland, mitten in der Bucht 5 bis 6 Meilen außerhalb aller Gründe und Bänke läge. Sie ist ziemlich hoch, weshalb sie in einer Entfernung von 4 bis 5 Meilen und darüber deutlich gesehen werden kann, je nachdem die Luft klar und das Auge mehr oder minder über die Wasserfläche erhaben ist. Auf derselben befindet sich ein mit Lampen und Hohlspiegeln versehenes Leuchtfeuer, dessen Höhe über dem Wasser zu 190 dän. Fuß angegeben ist *).

Bekannt ist es, daß die Insel Helgoland vorher Dännemark gehörte, daß aber England sich derselben während des Krieges bemächtigte, und beym Friedensschluß 1814 in Besitz derselben blieb. Sie hat immer sehr raschr und vortreffliche Lothsen gehabt, welche nach der Elbe, Weser, Eider u. s. w. lothsen, allein sie stehen in dem nicht ungegründeten Gerücht, daß sie in ihren Forderungen sehr übertrieben sind, sobald sie merken, daß der ankommende Schiffsführer fremd und mit dem Fahrwasser unbekannt ist, oder es zu übelm Wetter anläßt, oder das Schiff einige Haverey gehabt hat oder sich auf irgend eine Weise in Verlegenheit befindet. Die Baaken oder Seemerkzeichen, die Lothsen-Galiothen, die Tonnen und deral., mit welchen genannte Flüsse versehen sind, und deren in diesem Bericht Erwähnung geschieht, werden einen guten Führer abgeben, so daß selbst Unbekannte der Lothsen oft nicht bedürfen. Bey westlichen oder nordwestlichen Sturmwinden hält es schwer, von Helgoland einen Lothsen zu bekommen, weil die Insel alsdann ganz mit Brandungen umgeben ist. Sollte der Schiffsführer nun in dem Falle, der nachstehenden Anweisungen ungeachtet, sich nicht getrauen, ohne einen Lothsen hineinzusegeln, so muß er östlich hinter den Sanddünnen auf 7 bis 9 Klaftern Tiefe so zu Anker zu kommen suchen, daß er den Leuchtthurm ungefähr im Westen r. w. von sich hat, worauf sobald als nur irgend möglich ein Lothsenboot an Bord kommen wird. Auch kann man hier zu Anker gehen, wenn man wegen Nacht und trüber Luft es nicht rathsam findet, der Elbmündung näher zu kommen.

Was die Anthuung der Insel Helgoland von außen her betrift, so wird bemerkt, daß man sich in der sogenannten Helgolander Tiefe befindet, wenn man in einer westlichen Entfernung von etwa 10 Meilen von dieser Insel auf 20 bis 22 Klaftern blauen Lehmgrund gekommen ist; erhält man dagegen 24 bis 25 Klaftern Modergrund, so ist man nördlich im Fahrwasser, zeigt das Bleyloth aber nur 13 bis 14 Klaftern weißen Sandgrund an, dann befindet man sich auf der südlichen Seite. Man darf den außerhalb der holländischen ostfriesischen und jeverschen Küste liegenden Inseln nur auf ungefähr 12 Klaftern Wasser nahe kommen. Bey südlichem Winde kann man desto sicherer diese Tiefe, oder doch zum wenigsten eine Tiefe von 13 bis 14 Klaftern halten. Auf

*) Was die angegebene Höhe betrift, so wird bemerkt, daß sie sich so auf Reinkes Karte über die Mündungen der Elde, Weser und Jahde, herausgegeben in Hamburg 1802, angegeben findet, welche Karte auf trigonometrische und astronomische Observationen gegründet seyn soll; man muß daher diese für die richtigste halten. Auf der neuesten englischen Karte über Helgoland ist die Höhe zu 240 Fuß angesetzt, vermuthlich nach Reinke's ältester Karte von 1787. Wir haben diesen Theil unsere Karte nach der erstgenannten, imgleichen nach der geographischen Karte von dem Herzogthum Oldenburg vom Jahr 1803 entworfen.

12 Klaftern Waſſer müſſen bey klarer Luft die Küſten dieſer Inſeln, obgleich ſie ziemlich niedrig ſind, zum Vorſchein kommen *). Ungefähr 15 bis 16 Meilen weſtlich von Helgoland giebt es nördlich von der Inſel Borkum eine Bank oder ein Riff, das eine beſondere Grundart hat, beſtehend in kleinen rothen Steinen, und Schülpen von dunkelrother Farbe mit rothem Sande vermiſcht. Es iſt alſo von Wichtigkeit von dieſer Bank Kenntniß zu haben, weil man dadurch in den Stand geſetzt werden kann, ſeinen Cours zu berichtigen. Die Tiefe auf dieſem Riff wechſelt zwiſchen 14 und 16 Klaftern ab, und iſt etwas geringer, als auf beyden Seiten außerhalb deſſelben. Man kann von da nach dem Winde und den Umſtänden O N O oder N. O z. O. r. w. ſteuern, um Helgoland zu Geſicht zu bekommen, wobey aber das durch den Strom verurſachte Treiben des Schiffs nicht aus der Acht zu laſſen iſt.

Die Fluth ſtrömt ſüdwärts, oder auf die Küſte zu, die Ebbe aber nordwärts von der Küſte aus. Im erſten Falle muß man alſo den letztgenannten, zur Zeit der Ebbe aber den erſtgenannten Cours halten.

Iſt man, in der Abſicht, die Elbe anzuthun, im Fahrwaſſer ſo weit oſtwärts vorgerückt, daß man ſich ſüdlich von Helgoland befindet, dann iſt es nicht rathſam, wegen der von der Jeverſchen Küſte weit auslaufenden Gründe, ſich zu ſehr an die ſüdliche Seite zu halten. Bey einigermaßen klarem Wetter muß man bey Nacht, in ſo fern man ſich ſüdlich von Helgoland befindet, nicht blos das Leuchtfeuer auf dieſer Inſel, ſondern auch das Leuchtfeuer auf Wangeroog nothwendig ſehen können. Dieſes Leuchtfeuer iſt noch einer im Jahre 1815 erſchienenen Bekanntmachung der oldenburgiſchen Regierungs Commiſſion ein mit Hohlſpiegeln verſehenes Lampenfeuer, deſſen Höhe über der Waſſerfläche bey täglicher Fluth 62 Fuß beträgt **), und deſſen Licht in einer Entfernung von ungefähr 3½ Meilen geſehen werden kann. Sollte man nur eins dieſer Leuchtfeuer ſehen, ohne zu wiſſen welches, ſo muß die Peilung deſſelben in Vereinigung mit den Grundpeilungen ſolches leicht aufklären können, oder ein kurzes und vorſichtiges Steuern wird bald dieſe Ungewißheit heben. Iſt man bey Tage ſüdlich von Helgoland, ſo müßte das Wetter ſehr dicke ſeyn, wenn man nicht, entweder dieſe Inſel, oder das Land auf der ſüdlichen Seite, wie auch die Schaarhörns Baake weſtlich von Neuwerk, ſamt dieſer Inſel, anſichtig werden ſollte, in welchem Falle man ſich danach wegen der Anthuung der Lothſingoliothe oder wegen der Einſegelung in die Elbe richten kann.

Da Helgoland in mehrerer Hinſicht merkwürdig iſt, indem ſie nicht blos eine Art Hafen, ſondern auch auf deren Oſtſeite einen Ankerplatz hat, wo man in vorkommenden Fällen bey weſtlichem Winde einſtweilen ankern oder unter gewiſſen Umſtänden den Hafen ſelbſt ſuchen kann, ſo haben wir es zweckmäßig gefunden, eine Special-Karte vom Hafen, den Riffen, und den Gründen bey und um Helgoland herum, von welchen der Hafen gebildet wird, hiebey anzuhängen ***). Diejenigen, welche nach Wind und Umſtänden dieſen Hafen von der Nordſeite anthun, müſſen die Inſel in O. S. O. r. w. zu bringen ſuchen, und indem ſie ſich der Inſel nähern, haben ſie ſich, um dem in N. W. auslaufenden Riffe zu entgehen, in einer Entfernung von 1½ Viertelmeilen von deren Nordoſtende zu halten, bis ein auf der niedrigen Spitze der Oſtſeite dieſer Inſel, dicht außerhalb deren hoher Nordoſtkante ſtehendes Wachthaus zum Vorſchein kommt; dann wird nach dieſer Peilung, welches nach der Karte beynahe S. O. ½ S. r. w. wird, hineingeſteuert, bis man in den quer vor dieſer Inſel befindlichen Hafen hineinkommt ****). Segelt man von Süden hinein, ſo wird es am richtigſten ſeyn, zwiſchen die blinde Schere, welche Stein genannt wird, bey welcher eine Tonne ausgelegt iſt, und Helgoland ſelbſt hinein zu ſteuern oder auf der Nordſeite dieſer Tonne zu gehen, welcher Tonne man doch ziemlich nahe gehen muß. Um die Tonne anzuthun, hält man die ſüdliche Baake auf der Sandinſel etwas öſtlich von der nördlichen, bis die Baake auf

*) Auf einem dem 4ten Kapitel angehängten Blatte giebt es einige aus einer engliſchen Karte entlehnte Peilungen von dieſen Inſeln.

**) Die Gattung des Fußmaaßes iſt nicht angegeben. In erwähnter Bekanntmachung wird die nördliche Breite des Leuchtthurms zu 53° 49′ 43″ angegeben, allein auf Reinkes vorerwähnter Karte von 1802, wie auch nach der trigonometriſchen Karte von dem Herzogthum Oldenburg iſt die nördliche Breite deſſelben 53° 47′ 48″.

***) Dieſe Karte iſt eine Kopie von der Chart of the Harbour of Heligoland, from an actuel ſurvey made by Lieutenant Dickingſon of the Royal Ingenieers in 1808. Die Karte von Dickingſon iſt nach einer Mißweiſung von 22° 30′ entworfen, die unſrige iſt dagegen rechtweiſend, welches auch in Anſehung der in dieſer Beſchreibung angeführten Peilungen und Course der Fall iſt. Die in dieſer Karte niedergeſchriebenen Grundpeilungen ſind engliſches Fußmaaß.

****) Die auf der engliſchen Karte angeführte Beſchreibung iſt nicht vollkommen richtig, wenigſtens nicht ganz deutlich. Man darf hoffen, daß die engliſche Regierung mit der Zeit das Aeußerſte dieſer Riffe mit Tonnen belegen laſſen werde, welches das Einſegeln ſicherer und leichter machen wird.



Digitized by Google

Helgoland dicht westlich von dem Leuchtfeuer gesehen wird, das Fernere ist aus der Karte zu ersehen. Die auf dieser Karte befindlichen Grundpeilungen enthalten Englisches Fußmaaß und sind nach halber Fluth berechnet. Die Richtung der Ströme ist durch Pfeile angezeigt. Zur Zeit des Neu- und Vollmondes ist es Hochwasser 11 Uhr, und während der Springzeit steigt und fällt das Wasser 9 Fuß. Bey anhaltendem östlichen Winde ist es merklich niedriger als sonst; bey nordwestlichem Winde findet das Gegentheil Statt. Es wird immerhin schwer werden, diesen Hafen ohne Lothsen anzurthun. Die Engländer haben zu desto größerer Sicherheit ihrer Schiffe mitten im Hafen, wo der Grund nicht gut ist, Mohranker ausgelegt. Während des Krieges durften nur die Kriegsschiffe davon Gebrauch machen, allein nach einer neulich erschienenen Bekanntmachung steht es in Friedenszeiten einem jeden Schiffe frey, sich derselben gegen Erlegung einer geringen Abgabe zu bedienen.

## Von der Anthuung der Elbe, wie auch von dem Einsegeln in diesen Fluß.

Die Einfahrt in die Elbe ist mit einer Menge Tonnen und Baaken, nebst Merkzeichen, versehen, die von der Stadt Hamburg unterhalten werden. Hiezu kommen noch zwey Lothsengaliothen, die von der äußersten Wichtigkeit sind.

Zu Ende des Jahres 1815 ist in Hamburg eine Karte mit einer Beschreibung des Fahrwassers, der Seemarken, Baaken, Tonnen und Lothsanstalten von der Mündung der Elbe bis Cuxhafen erschienen. Aus dieser Karte wollen wir das Wesentlichste entlehnen und auf dem angeschlossenen Blatte Copien von den auf derselben befindlichen Abbildungen der erwähnten Seemerkzeichen und Baaken nebst Betonnungen geben.

Bevor wir aber aus der Beschreibung einen vollständigen Auszug in Ansehung des Einsegelns in die Elbe und der erwähnten Merkzeichen liefern, dürfte es erfoederlich seyn, nicht allein eine Anzeige von diesen Merkzeichen zu geben, sondern auch zugleich die Stellen zu bezeichnen, wo dirse liegen oder sich befinden, imgleichen einige fernere Bemerkungen hinzu zu fügen.

Auf der kleinen Insel Neuwerk sind zwey ganz vorzügliche Lampenfeuer, von welchen das eine in einem ungefähr 128 hamb. Fuß hohen Thurm, und das andere in einem halb so hohen Thurm angebracht ist. Letzterer steht ungefähr $\frac{1}{8}$ Meile in N. z. W. $\frac{1}{2}$ W. von dem erstern, in welcher Linie die äußerste der weißen Elbtonnen gelegt wird. Die sogenannte Nordbaake ist gleichfalls auf dieser Insel $\frac{1}{4}$ Meile in N. z. W. $\frac{1}{4}$ W. von dem höchsten Leuchtthurm, in welcher Linie No. 2 der weißen und die dritte der schwarzen Tonnen, welche letztere die Schaartonne heißt, zu liegen kommen. Ferner befindet sich die Ostbaake auf eben dieser Insel ungefähr $\frac{1}{4}$ Meile in N. O. z. O. von dem großen Leuchtthurm; und endlich hat die auf dem Schaarhöensand aufgeführte Schaarhörnbaake ihren Stand eine Meile in N. W. z. N. von dem höchsten der erwähnten Thürme und zwar in gerader Richtung zwischen Neuwerk und Helgoland, in welcher Richtung die äußerste rothe Tonne, welche beym Einsegeln in die Elbe an Steuerbord gehalten wird, eine Meile außerhalb der Schaarhörnbaake gelegt wird, weshalb diese Tonne gerade $4\frac{1}{2}$ Meilen von Helgoland und zwar in S. O. z. S. von derselben liegt.

Auf der ungefähr N. W. $\frac{3}{4}$ Meile von Cuxhafen befindlichen Landspitze steht die große Brake, Kugelbaake genannt. Beym Einlauf zu Cuxhafen ist ein Leuchtthurm, dessen Feuer eine Höhe von 80 Dän. Fuß über der Wasserfläche hat. Dieses mit Hohlspiegeln versehene Lampenfeuer wird im Sommer vom 1 May bis zum 15 August nicht angezündet.

Von dem Ritzebüttelee Schloße, welches $\frac{1}{4}$ Meile in S. W. von dem Cuxhafener Leuchtthurm liegt, befindet sich auf dem beigefügten Blatte eine Zeichnung.

Die Einfahrt zur Elbe führt zwischen dem Schaarhörnsand, welcher beym Einsegeln an Steuerbord bleibt, und dem Vogelsand, der an Backbord gehalten werden muß, hindurch. Das ganze Fahrwasser ist auf eine Strecke von 7 Meilen bis gegen Brunsbüttel hin mit schwarzen Tonnen an Steuer und mit weißen Tonnen an Backbord so dicht belegt, daß man bey klarem Wetter größtentheils kaum eine verliert, bevor die nächstkommende gleich sichtbar wird. Außerdem giebt es auf der Elbe weiter aufwärts verschiedene andere Tonnen und Merkzeichen.

Sämmtliche Tonnen auf erwähnter Strecke sind mit deutlich gemahlten großen Buchstaben oder Nummern, nämlich mit schwarzen auf den weißen und mit weißen auf den schwarzen Tonnen bezeichnet, welche Einrichtung ihren wesentlichen Nutzen hat, da man, besonders im Nebel oder bey trübem Wetter, in der Dämmerung u. s. w. sich so leicht in einem Fahrwasser verirren kann, wo es der Tonnen so viele giebt, und wo der Cours hin und wieder von einer Tonne zur andern verschieden ist. Einige Gründe in diesem Fahrwasser sind sogar Veränderungen

Digitized by Google

unterworfen, weshalb die Lage der Tonnen, so oft solches erforderlich ist, danach verändert wird. Mehrere dieser Tonnen haben außer den erwähnten Merkzeichen besondere Namen.

Wir haben schon bemerkt, daß beym Einsegeln die schwarzen Tonnen an Steuerbord, und die weißen Tonnen an Backbord gehalten werden müssen. Die äußerste weiße Tonne liegt auf der Binnenseite von Vogelsand, in 7 Klaftern Wasser, ungefähr quer oder nördlich von der ersten schwarzen Tonne, welche Kessel-Tonne genannt wird. Diese weiße Tonne ist mit No. 1 bezeichnet, die darauf folgenden mit No. 2, 3, 4, u. s. w.

Der Cours von der äußersten, an Steuerbord zu haltenden rothen Tonne bis zu der ersten schwarzen mit A bezeichneten Tonne ist ungefähr O. N. O. Die darauf folgende kleine Kesseltonne hat den Buchstaben B. Hierauf kommt die Schaartonne welche C zum Merkzeichen hat, und so geht es in alphabetischer Ordnung fort. Die 6te mit F bezeichnete Tonne wird Flügeltonne genannt und liegt ungefähr ½ Meile in N. z. O. von dem großen Leuchtthurm auf Neuwerk; diese Tonne hat eine Wetterfahne. In der Regel liegt die innerste Lothsengaliothe in der Nähe dieser Tonne vor Anker.

Da die Elbe im Winter bisweilen einen sehr starken Eisgang hat, so ist man genöthigt, die Tonnen einzunehmen, um nicht so bedeutende Summen, als zur Anschaffung solcher Tonnen erforderlich sind, einzubüssen, so wie es auch schwer werden würde, sie alle Jahre mit neuen wieder zu ersetzen. Indessen bleibt die äußerste rothe Tonne, nebst einer gewissen Anzahl der übrigen den ganzen Winter hindurch liegen, mit dem Risico, von Eis weggenommen zu werden. Zugleich werden Eisböyen von runden Hölzern oder Spieten auf diejenigen Stellen hingelegt, wo die Tonnen, zum wenigsten die wichtigsten, liegen sollen.

Das beste Merkzeichen, nach welchem man den Eingang der Elbe aufsucht und erkennt, sowohl bey Tage als bey Nacht, ist die Lothsengaliothe. Sie liegt ungefähr ½ Meile nördlich von der rothen Tonne mitten vor dem zwischen den äußersten Gründen befindlichen Eingang der Elbe auf 11 Klaftern Wasser vor Kettenanker, und verläßt diese Station nicht anders, als vom Eisgang gezwungen, welcher Fall gewöhnlich nur im Januar und Februar Statt hat; doch können auch wohl so gelinde Winter eintreten, daß sie das ganze Jahr hindurch ihre Stelle behauptet. Das Schiff ist daran kenntlich, daß es auf einem jeden seiner zwey Masten einen ungewöhnlich großen rothen Flügel und am Flaggenstock eine rothe Flagge mit Anker und Hamburger Wappen hat. In der Nacht unterhält es ein Laternenlicht 20 Fuß hoch am Maste. Bei stiller Luft im Nebel wird von ½ zu ½ Stunde eine Minute lang mit einer Glocke geläutet, oder, wenn man vorher Schiffe gesehen, die bei trüber Luft und Schneegestöber verschwunden sind, werden von Zeit zu Zeit Kanonenschüsse gethan.

Ein zweytes ähnliches Lothsenschiff hat seine Station neben Neuwerk, 2 Meilen einwärts von dem erstern. Dieses zweyte Lothsenschiff verändert bey gutem Wetter zuweilen seine Lage und legt sich näher gegen die Mündung oder selbst bey der rothen Tonnen hin, im welchem Falle alsdann dasjenige Schiff, welches die Flagge aufgezogen hat, den einkommenden Schiffen die Lothsen geben wird.

Wäre zufällig kein Lothse am Bord oder wären Wind und Wellen zu stürmisch, als daß er sollte abgehen können, so wird das Lothsenschiff eine Flagge im Schau ausstellen, und das einkommende Schiff muß alsdann, wenn es nicht vor Anker halten kann, ohne Lothsen auf Cours und Merkzeichen in die Elbe einsegeln bis zum 2ten Lothsenschiff hin.

Es muß besonders bemerkt werden, daß bey stürmischem Wetter und brausender See die Tonnen wegen der Brandungen und der starken Bewegung des Wassers selten zu Gesichte kommen; indessen wird man doch dann und wann, wenn man fleißig Acht giebt, eine oder die andere Tonne gewahr werden. Das ankommende Schiff, welches unter so mißlichen Umständen ohne Lothsen einsegeln muß, hat das Lothsenschiff in N. W. auf dem Compasse zu bringen, darauf S. O. z. O. zu steuren und diesen Cours ungefähr 1 Meilen fortzusetzen, bis es die Nordbaake und den großen Thurm in eins, oder den kleine Thurm zu Westen frey von dem großen erhält; dann ist man auf die Marken der Schaartonne. Von da an wird S. O. z. S. nach der Flügeltonne gesteuert, woselbst das 2te Lothsenschiff gewöhnlich liegt, bey welchem man unfehlbar einen Lothsen zur weitern Fahrt erhalten kann. Hier verlonen sich die auf Neuwerk befindlichen Marken so, wie solches auf nebenstehendem Blatte unter No. IV. dargestellt ist.

Im Anfang der Fluth versetzt der Strom das Schiff N. O. nach Vogelsand, gegen halbe Zeit läuft er gerade ein, und etwas höher hinauf zieht er das Schiff nach den auf der Südseite befindlichen Gründen.

Digitized by Google

Zuweilen erkennt man an den Brandungen die Grenzen der Gründe und des Fahrwassers. So ist z. E. bey S. W. und südlichem Winde die Brandung auf Schaarhörnsand überall kurz und unregelmäßig, gleichsam wie ein kochendes Wasser; hingegen sind alsdann auf Vogelsand die Brandungen lang und zwischen beyden ist das Fahrwasser ziemlich ruhig; allein bey Nord- und nordwestlichen Stürmen ist die Brandung allgemein. Sind die Tonnen nicht sichtbar, so muß das Loth fleißig gebraucht werden, und fände es sich, daß, indem man nach der 2te Lothsenqualiothe segelt, die Tiefe abnehme, so wäre es möglich, daß man auf der Nordseite hinter die weißen Tonnen nach Vogelsand hin gerathen wäre, von dessen Südseite einige Gründe, welche Sandriffe genannt werden und sich jährlich verändern, auslaufen. So lange man keinen Lothsen erhalten hat, muß man allen Fleiß anwenden, mitten im Fahrwasser zu bleiben, und so lange die Tonnen sichtlich sind, ist auch nichts leichter als dies, denn man braucht nur bios die weißen an Back- und die schwarzen an Steuerbord zu halten.

Wenn aber das Lothsenschiff auf seiner Station vor der Elbe, Eises oder eines andern Zufalls wegen, nicht vorhanden wäre, und selbst alle Tonnen und Boyen vom Eise fortgerissen wären, und man dennoch die Elbe bey Tage einsegeln will, indem man bis auf 12 Klaftern Tiefe nahe gekommen ist, und die Seemacken auf Neuwerk oder wenigstens die Schaarhörnbaake deutlich sehen kann: so ist zu merken, daß in diesem Fall der Wind W., S. W. oder S. seyn muß, weil man bey allen nördlichen und östlichen Winden Eises halber nicht nach Cuxhafen würde kommen können. Man steuert alsdann so, daß man die Schaarhörnbaake S. S. O. von sich und zu Westen von Neuwerk, die Nordbaake östlich von den beyden Thürmen, den großen Thurm zwischen beyden Baken, doch näher bey der Nordbaake habe, wie es die Vertonung von Neuwerk No. II zeigt; so wird man auf dem Ankerplatze des Lothsenschiffs seyn, und kann wie vorhin erwähnt nach der Flüaeltonne segeln, woselbst, oder vielleicht noch früher, ein Fahrzeug mit Lothsen von Cuxhafen entgegen kommen wird, welches in Eisesseiten bey gedachtem südwestlichen Winde täglich hinausfährt um den einkommenden Schiffen Hülfe zu leisten. So oft man den großen Thurm zwischen die Nordbaake und Schaarhörnbaake nur ungefähr in die Mitte bringt, und auf diese Marken einsegelt, kommt man vor der rothen Tonne östlich nahe genug vorbey, um sie zu sehen, oder wenn man die Häuser auf Neuwerk eher in Sicht bekommt, als die rothe Tonne, so steuere man so weit östlich, bis das kleinste Haus, welches auf Neuwerk am südlichsten liegt, in die Mitte beyder Baken, oder etwas näher an die Nordbaake, als an die Schaarhörnbaake kommt; durch diesen Cours kommt man zwischen der äußersten schwarzen Tonne A und der weißen No. I sicher in die Elbe, und wird, indem man sich Schaarhörnsand nähert, die Tonnen oder Eisboyen, wenn dergleichen vorhanden seyn möchten, sehen können; doch darf man sich nicht gar zu sehr auf Tonnen und Boyen verlassen, sondern allemal das Loth gebrauchen und auf die Landmarken achten, indem die Erfahrung gelehrt hat, daß die Tonnen durch Strom und Wellen aus der ihnen angewiesenen Lage vertrieben werden können. Sieht man nur allein die Schaarhörnbaake und die übrigen Signale nicht, so steuert man so, daß man die Baake S. S. O. von sich bringt und segelt in diesem Cours gerade darauf zu bis auf 9 Klaftern Tiefe. Alsdann steuert man O. oder O. S. O., und wenn man auf größere Tiefe kommt kann man wieder anluven, und auf diese Weise in der Tiefe von 9, 10 und 11 Klaftern längs Schaarhörns Nordseite herumsegeln. Einwärts nimmt die Tiefe ab, und außerhalb Neuwerk beträgt sie 5 bis 6 Klaftern bey niedrigem Wasserstande. Es ist zu merken, daß der Grund Schaarhörn überall sehr steil ist, weshalb man bey nördlichem Winde sich demselben etwas mehr entfernt halten muß. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird die Insel Neuwerk mit ihren Thürmen und übrigen Marken bald zum Vorschein kommen, wonach man alsdann seinen Cours zu richten hat.

Was das Einsegeln in die Elbe bey Nacht betrift, so ist es, der trefflichen Leuchtfeuer ungeachtet, nicht rathsam, sich ohne Lothsen hinein zu wagen, sondern lieber nach Umständen 1 bis 2 Meilen auf 13 bis 14 Klaftern Tiefe sich der Mündung entfernt halten. Indessen können verschiedene Umstände Ausnahmen von dieser Regel nothwendig machen; z. B wenn ein Schiff einen gefährlichen Leck bekommen, oder wenn es Anker und Taue verloren hätte, oder wenn es durch schweren Sturm unwiderstehlich gezwungen würde, einzulaufen. Auch gehört hieher der Fall, welcher in warmen und heitern Sommertagen oft Statt hat, an denen sich viele Dünste in der Luft anhäufen, die fast zu Nebel werden und die Seemarken unsichtlich machen, worauf heitere, kühle Nächte zu folgen pflegen, in welchen man die Feuer sehr gut sieht, und folglich alsdann mit mehrerer Sicherheit einsegeln kann, als am hellen und heißen Tage. Wer also bey Nacht einzusegeln gewilligt oder genöthigt und so nahe gekommen ist, daß er beyde Neuwerker Feuer sieht und selbige S. O. z. S. von sich hat, der wird gewiß seyn das Lothsenschiff, wofern es nicht seine Station verlassen hat, vor der Elbe anzutreffen; und in diesem Falle steuert er S. O., da er alsdann in der Entfernung von etwa eine halbe Meile, je nachdem die Umstände sind, das am Maste des erwähnten Lothsenschiffs befindliche, 20 Fuß über die Wasserfläche erhabene Laternenlicht erblicken, darauf zuhalten und einen

Lothsen erhalten kann. Um jedem Irthum zwischen dem Licht von dem Schiffe und den Feuern von Neuwerk vorzubeugen, ist zu merken, daß die stärkern Feuer bey klarer Luft in größern Entfernungen zur See sichtbar werden, daß sie stets funkeln oder wie zwey funkelnde Sterne erscheinen; dagegen das Laternenlicht vom Schiffe schwach und ruhig brennt und bey der Annäherung im Umfange größer wird.

In den Wintermonaten als zu einer Zeit, da auf das Daseyn des Lothsenschiffs nicht zu rechnen ist, richtet man den Cours, nachdem in ungefähr 13 Klaftern Tiefe beyde Feuer zu Gesicht gekommen, östlich oder genau Ost, so lange bis sie beyde nahe an einander erscheinen, und das höhere zu Westen von dem niedrigen nur noch deutlich zu unterscheiden ist; alsdann wird man sie S. z. O. ½ O. von sich haben, und indem man in diesem Cours darauf zusegelt, wird man in 7 bis 5 Klaftern Tiefe, je nachdem es niedrig oder hoch Wasser ist, über den Steert von Vogelsand kommen, und gegen die Elbe allmählich mehr Tiefe, 8 à 9 Klaftern finden, und wenn das Loth 10 bis 12 Klaftern angiebt, so ist man mitten im Fahrwasser. Hier wird man auch das Feuer von Cuxhafen sehen, aber es ist zu entfernt, um seinen Cours danach einrichten zu können.

Wenn man also im Anfange oder Mittel der Fluth auf die Tiefe von 10 bis 11 Klaftern gekommen, so muß man abhalten, südost steuern, bis die Feuer durchgewandert und das niedrige zu Westen des höhern, etwa ½ Handspaken-Länge davon frey zu sehen ist: alsdann ist man auf die Marken der Schaartonne, und kann S. O. z. S. nach der Flügeltonne steuern, wo man das hohe Feuer S. S. W. peilt, daselbst einen ziemlich guten Ankerplatz hat, der Tagesanbruch erwarten und dann nach Tonnen und Marken weiter segeln kann, wo dann auch ein Ewer oder Fahrzeug mit Lothsen entgegen kommen wird. Ist man durch besondere Umstände genöthigt, die Fahrt bey Nacht nach Cuxhafen fortzusetzen, so hat man von der Flügeltonne aufwärts ein schönes gerades Fahrwasser, worin man auf der Seite nach Vogelsand aufs Loth vertrauen und sich in der Tiefe von 5 à 6 Klaftern halten kann, bis man das hohe Feuer von Neuwerk W. z. N. und das Feuer von Cuxhafen S. S. O. peilt, da man sich alsdann neben der Böschenronne befindet und von nun an ein großes, breites und tiefes Fahrwasser erhält, in welchem man mit den Coursen S. O., S. S. O. und zuletzt S. der Weg zum Hafen, welcher unmittelbar vom Feuer erleuchtet wird, nicht leicht verfehlen kann.

Wäre der Wind so südlich oder so schwach, daß man auf die Marken, beyde Feuer dicht an einander, oder S. z. O. ½ O., nicht einsegeln könnte, so bringt man, so bald man das niedrige Feuer vom Verdeck ansichtig geworden, folglich 2½ bis 3 Meilen davon entfernt ist, beyde Feuer einen Strich östlicher, also S S. O. ½ O. von sich, so wird das hohe Feuer von dem niedrigen westlich frey offen und etwa eine Handspaken-Länge davon entfernt seyn. Wenn man sie nun beständig in dieser Weite von einander hält, indem man darauf zusegelt, welches nicht anders thunlich ist, als daß man ein wenig östlicher steuert, indem man näher kommt oder auch das Schiff so viel abtreibt, so wird man mit 8 a 9 Klaftern Tiefe über den Steert von Vogelsand kommen und hierauf in der Elbe 10, 12 bis 13 Klaftern Tiefe finden, und daran erkennen, daß man nahe an Schaarhörnsand gekommen, folglich abhalten und O. S. O steuern muß, bis die Feuer durchgewandert, das niedrige zu Westen frey von dem höhern, folglich S. z. O. ½ O., wo man auf die Marken der Schaartonne gekommen ist, und die Fahrt S. O. z. S., wie vorhin erwähnt, fortsetzen kann. Diese letztgedachte Einfahrt bey offenen Feuern ist nur bey südlichem Winde, wo man sich Schaarhörnsand ohne Gefahr nähern, die Tiefen daselbst genau werfen und messen kann, thunlich, auch bey diesem Winde nur nöthig. Ist der Wind räumlich genug, so ist die erstgedachte Einfahrt, beyde Feuer dicht an einander, vorzuziehen, sie giebt ein genaueres Merkmal im Cours oder Weg des Schiffs und zugleich mehr Verschiedenheit in der Tiefe auf dem Steert von Vogelsand und in der Elbe, folglich mehr Gewißheit über die Stelle, wo man sich befindet. Man muß sich hüten, nicht höher über den Steert von Vogelsand zu segeln, als hier vorgeschrieben ist, nicht die Feuer eher durchwandern, das niedrige zu Westen des höhern kommen zu lassen, bis man auf 9 a 10 Klaftern Tiefe in der Elbe ist. Das helle Licht der Feuer reitzt das Auge und die Bilder laufen oft verworren durch einander, wenn die Feuer selbst noch weit genug von einander sind. Man thut wohl, dann und wann mit dem Fernrohr danach zu sehen. Hat ein Schiff das Unglück, im stürmischen Wetter mit W oder N. W. Wind auf Vogelsand zu stranden, so ist es gewöhnlich mit Mannschaft und Gütern gänzlich verloren; dagegen auf Schaarhörn die Mannschaft, welche nach der Brake flüchtet, gewöhnlich gerettet, auch meistens Einiges von der Ladung, trocken oder naß, geborgen wird.

Uebrigens ist außerhalb der Elbe überall guter Ankergrund, und manche Schiffe, die mit Anker und Tauen schwach versehen waren, haben sich im Nordweststurm dadurch gerettet, daß sie die Masten über Bord warfen und aushielten, wenn andern, die zu gleicher Zeit einliefen, unglücklich verloren wurden.

Digitized by Google

Man mag nun bey Tage oder bey Nacht die Elbe einsegeln, so muß man mit der Zeit der Ebbe und Fluth und des Stroms im Fahrwasser sich vorher wohl bekannt machen. Am Tage des Neu- und Vollmonds ist vor der Mündung der Elbe um 12 Uhr das höchste Wasser oder der Anfang der Ebbe. Für jeden vorhergehenden oder folgenden Tag tritt die Ebbe daselbst 50 Minuten früher oder später ein, und dauert 6 Stunden 25 Minuten. Darauf folgt die Fluth während 6 Stunden. Der Strom kommt eigentlich nie ganz zum Stillstande; er ändert nur seine Stärke und Richtung. Die Ebbe strömt bey der rothen Tonne anfangs südwestlich und West, hierauf nordwestlich und zuletzt nördlich; worauf die Fluth anfangs in derselben Richtung, nordöstlich, Ost und dann Südost oder gerade einströmt. Zu Cuxhafen tritt die Ebbe eine Stunde später ein, als in der Mündung der Elbe, und dauert 6 St. 45 Min. Darauf folgt die Fluth während 5 St. 40 Min. Der Strom kommt auch auf der Rhede vor Cuxhafen nie ganz zum Stillstande, sondern die Fluth strömt im Fahrwasser noch ½ bis ¾ Stunden ein, nachdem das Wasser am südlichern Ufer schon im Fallen ist. Zwischen Cuxhafen und der Mündung der Elbe ist der Strom stärker, als außerhalb der Elbe, und macht, wenn er am stärksten ist, bey der Ebbe ¾ bis 1 Meile in der Stunde; bey der Fluth etwa ½ bis ¾ Meile in 1 Stunde, je nachdem der Mond in den Vierteln, oder neu und voll ist. Im ersten Fall steigt und fällt das Wasser 8½, im letztern 11 Fuß. Man thut am besten, wenn man die Wahl hat, bey gutem Wetter die Einfahrt in die Elbe 1½ bis 2 Stunden nach Anfang der Fluth anzustellen, weil alsdann der Strom anhält, gerade hinzugehen. Hingegen im Sturm und bey Beantung segelt man am besten 1 Stunde vor dem höchsten Wasser, vor Eintritt der Ebbe, ein, weil man mit dem hohen Wasser, welches die Sturmwinde aus W. und N. W. herbey führen, über manche Sandbänke und Untiefen weg kann, auch im unglücklichen Strandungsfall frühre vom Stoß der Wellen befreyet wird. In Rücksicht auf die Sichtbarkeit der Tonnen und Seemarken von Neuwerk, ist im Sommer die beste Zeit zum Einsegeln des Morgens früh, oder Nachmittags, um den von Luft und Wasser zurückstrahlenden blendenden Sonnenglanz zu vermeiden. Hierbey kann noch bemerkt werden, daß in einige Rinnen, wozu die Rinne Süden vor dem Sandeiff, die Hundsballje und die Kinderballje gehören, der Fluthstrom oft das Schiff hineinzieht, wenn man bey Windstille ihnen zu nahe kommt.

Alle angeführte Fußmaaße sind hamburgisch, und die auf der Karte notirten Tiefen sind in Klaftern bey niedrigem Wasser zu verstehen. Eine Klafter ist 6 hamb. Fuß, d. i. beynahe 5⅞ Fuß englisch oder 5⅓ Fuß französisch. Die nördliche Abweichung des Kompasses beträgt zu Cuxhafen 20° oder beynahe 2 Striche.

Damit die Seeleute sich deutliche Begriffe von den Seemarken, Thürmen und Baaken machen, und selbige gehörig unterscheiden lernen mögen, sind diese Gebäude auf dem beyfolgenden Blatte nach Verhältniß ihrer Größe und Form einzeln neben einander dargestellt, und die aus folgenden Gesichtspunkten aufgenommenen Betrachtungen von ihnen beygefügt, als:

No. I. Bey der rothen Tonne, woselbst man die Schaarhörnbaake und den großen Thurm beysammen sieht.

No. II. Bey der Lothsengallothe mitten vor der Elbmündung, wo der große Thurm näher bey der Nordbaake, als bey der Schaarhörnbaake erscheint; der erste Abstand zum zweyten ist wie 2 zu 3.

No. III. Bey der äußersten weißen Tonne, woselbst man den kleinen Leuchtthurm mitten vor dem großen und die Nordbaake ¾ Handspakenlänge östlich von beyden Thürmen sieht.

No. IV. Mitten im Fahrwasser neben der Flügeltonne, wo man das östliche Haus mit dem große Thurm und das kleine Haus mit dem kleinen Thurm zusammen hat.

No. V. Nordöstlich von der Elbmündung in der sogenannten falschen Tiefe zu Norden von Vogelsand, 2 bis 2½ Meilen von Neuwerk, wo man den großen Thurm im Süden, die Schaarhörnbaake aber 1½ Kompaßstriche westlicher hat.

No. VI. Westlich von Schaarhörns Riff, 2 bis 2½ Meile von Neuwerk, wo man den großen Thurm O. z. S. peilt, und wo die Schaarhörnbaake 1½ Kompaßstriche nördlich davon entfernt ist.

Nördlich um Vogelsand herum geht ein ziemlich gerades Fahrwasser ungefähr O. S. O. r. w. in die Elbe hinein gerade gegen Brunsbüttel hin, die falsche Tiefe genannt. Es ist aber nicht mit Tonnen be-

Digitized by Google

liegt, wie die vorher beschriebene eigentliche Einfahrt in die Elbe, und hat auch nicht selbige Tiefe, sondern größtentheils nur 2 bis 3 Klaftern Wasser bey niedrigem Wasserstande. Da nun zugleich die Landmerkzeichen, besonders für den äußern Theil des Einlaufs, zu weit entfernt sind, um gesehen zu werden, so muß man mit den dortigen Tiefe besonders gut bekannt seyn, um sich dieses Fahrwassers bedienen zu können, welches mit den einländischen Watten- und Küstenfahreen zum Theil der Fall ist.

Ungefähr 1 Meile in W. S. W. r. w. von dieser Tonne, dicht außerhalb der westlichen Seite des Schaarhörner Riffs, liegt ein Grund, Trindel genannt, auf welchem es mit niedrigem Wasser nur 12 Fuß tief. Wer diesem Grunde und dem Riffe nicht näher als auf 13 Klaftern Tiefe kommt, hat nichts zu befürchten.

Die Lothsen, welche man von erwähnten Lothsenqaliothen oder von Cuxhafen erhält, folgen gewöhnlich nur bis St. Margarethen oder bis zur Bösch, reichlich 2 Meilen westlich von Glückstadt, wo sie wieder von den Elblothsen abgelöst werden, die die Schiffe alsdann nach Hamburg, oder nach einem andern beliebigen, diesseit Hamburg liegenden Ort hinbringen.

In Cuxhafen können Schiffe mit allen Bedürfnissen versehen werden, ja sie können sogar, wenn solches erforderlich seyn sollte, daselbst überwintern. Allein der beste Hafen an der Elbe ist ohne Zweifel der Glückstädter. Schiffe von allen Größen können die Elbe bis zu dieser Stadt hinauf und bey hohem Wasserstande mit 16 bis 17 Fuß Wasser in den Hafen hineinkommen, welcher jedoch mit der Ebbe trocken wird.

Uebrigens giebt es auf beyden Seiten der Elbe verschiedene Zufluchthäfen und kleine sich darin ergießende Flüsse, deren sich die einländischen Küstenfahrer, mitunter auch größere Schiffe, zum einländischen Handel bedienen, allein die eigentliche Schifffahrt ist hauptsächlich auf Glückstadt, Altona und besonders auf Hamburg gerichtet. Die Häfen der beyden letzten Städte haben hinlängliche Tiefe für ziemlich große Schiffe, solche, die bis 20 Fuß und darüber tief stechen. Indessen müssen diejenigen, welche nach Altona und Hamburg hinauf wollen und über 15 Fuß tief gehen, zuerst bey Twielenfleth, ungefähr 1 Meile oberhalb Glückstadt löschen; 12 Fuß tief stechende Schiffe löschen und laden unterhalb des Blankeneser Sandes, welches Löschen und Laden mittelst Lichter, die von den Städten hergehohlt werden, geschieht. Doch können gewisse Winde, wenn sie eine Zeitlang herrschend gewesen sind, hierin einigen Unterschied machen. Stürmische und anhaltend westliche Winde verursachen natürlicherweise einen höhern Wasserstand in der Elbe, so wie anhaltend östliche einen merklich niedrigen.

## Von der Weser.

Zur Anthuung der in die Weser führenden Einfahrt ist es erforderlich von Wangeroog *), einer niedrigen aus Sanddünen bestehenden Insel, Kennung zu erhalten. Auf der Insel ist ein Kirchthurm, wie auch ein Leuchtthurm, welcher ungefähr ½ Meile nordöstlich von der Kirche steht. Ungefähr ¾ Meilen in N. N. O. r. w., vom Leuchtfeuer liegt die äußerste schwarze Tonne der Weser. Kommt man von Westen her mit offenem Winde längs der Außenseite der Inseln, so sucht man in eine Tiefe von ungefähr 11 Klaftern zu kommen. In dieser Tiefe muß man sich halten, bis man von Wangeroog Kennung hat, wonach erwähnte Tonne gesucht wird. Außerhalb des Einlaufs in die Weser ist der Grund weich, woran man die Nähe der Weser erkennen will. Kommt man von Norden, oder von Helgoland her, so läßt sich Wangeroog, welche Insel ungefähr in r. w. S., beynahe 6 Meile von Helgoland entfernt liegt, mit Leichtigkeit anthun und danach die Tonne suchen. Ereignete es sich etwa, daß die Luft, während man sich zwischen Helgoland und Wangeroog befindet, trübe und nebelig würde, und man also nicht im Stande wäre, Land zu sehen, so darf man der Küste nicht näher kommen, als auf 11 bis 12 Klafteen Tiefe, wo der Grund lehmig ist. Zur Zeit der Fluth kann man bey gutem Wetter einstweilen vor Anker gehen, um nicht vom Strome weggetrieben zu werden; während der Ebbe ist es besser unter Segel zu bleiben. Die Fluth strömt nach Süden zu auf das Land und die Gründe ein; die Ebbe aber nimmt den entgegengesetzten Lauf. Zur Zeit des Neu- und Vollmonds ist es Hochwasser bey der äußersten Tonne um 12 Uhr.

*) Auf dem am Schlusse des 4ten Kapitels angehängten Blatte mit Verkommungen haben wir einen aus der geographischen Karte von dem Herzogthum Oldenburg entlehnten Plan von dieser Insel hinzugefügt, welcher über die Beschreibung Licht verbreitet.

Die ſchwarzen Tonnen auf der Weſer, welche man beym Einſeegeln an Steuerbord halten muß, ſind ſämmtlich mit großen weißen Buchſtaben, die weißen aber, welche an Backbord gehalten werden müſſen, mit ſchwarzen Nummern nach der Zahlenfolge bezeichnet. No. 1 iſt die äußerſte Tonne. Die ſchwarzen Tonnen ſind diejenigen, nach denen man ſich in Anſehung des Courſes und der Krümmungen des Fahrwaſſers beſonders zu richten hat; ſie liegen einander daher viel näher, als die weißen, welche eigentlich nur die Breite des Fahrwaſſers anzeigen, damit man bey einem etwanigen Laviren, oder in ſonſtigen Fällen den Gründen auf der nördlichen und öſtlichen Seite nicht zu nahe kommt. Im äußerſten Theil der Einfahrt, wo es breit iſt, liegen die weißen Tonnen ſehr weit auseinander.

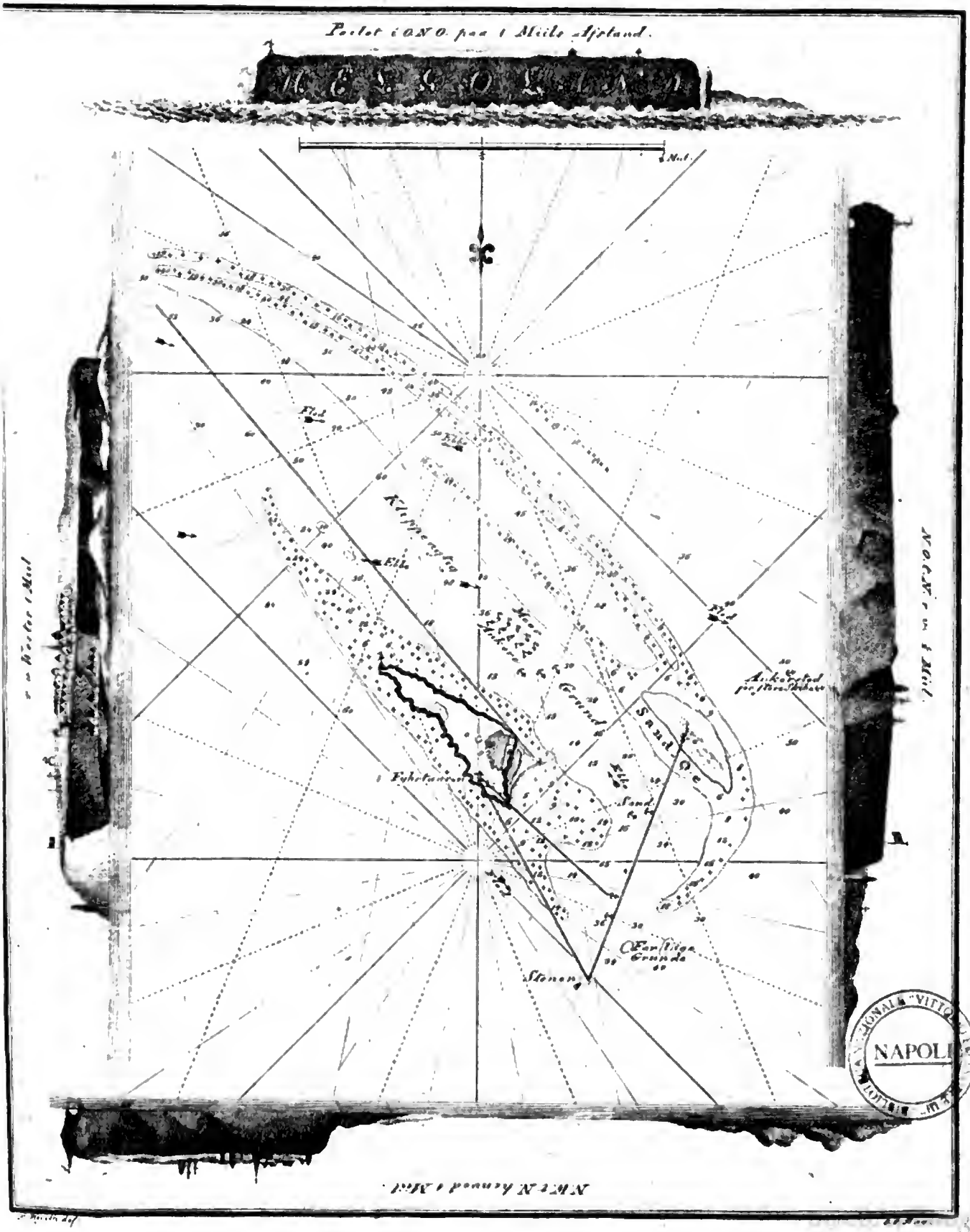
Die äußerſte ſchwarze Tonne auf der Weſer wird Schlüſſel-Tonne genannt, auf welcher ein vergoldeter Schlüſſel abgebildet iſt. Die zweyte heißt Birn-Tonne; ſie hat einen kleinen Stock mit einem vergoldeten Topp und außerdem noch das Merkzeichen A. Die dritte iſt mit B bezeichnet. Auf der vierten iſt ein C gemahlt und ſie hat ein vergoldetes Kreuz. In dem erwähnten Theil des Einlaufs läuft der Strom mit fleigendem Waſſer ſtark ſüdwärts und in den Fluß Jahde hinein; mit der Ebbe findet das Gegentheil Statt. Die fünfte ſchwarze Tonne hat die Bezeichnung D; die ſechste E; die ſiebente F, welche letzte außerdem noch Meſſum-Tonne genannt wird und eine kleine Stange mit einer Flagge haben ſoll. Dieſe alphabethiſche Ordnung wird in Anſehung der übrigen Tonnen fortgeſetzt. Außer dieſen Tonnen ſteht noch auf dem Sande an Steuerbord eine hohe Baake, die Bremer Baake genannt. Von dieſer Baake an einwärts wird das Fahrwaſſer ſchmäler und endlich ganz ſchmal, weshalb es mit Tonnen auf beyden Seiten ſehr ſtark belegt iſt, worunter jedoch nicht ſo viele weiße, als ſchwarze ſind. Iſt man vor der Baake etwas vorbey, ſo wird der Cours mehr öſtlich ungefähr O. S. O. r. w.; hierauf ſegelt man längs der öſtlichen Küſte hin, bis man die Höhe von Bliexen erreicht hat, von welchem Orte man auf gegebenes Signal Lothſen erhält. Nach einer großen im Jahre 1791 in Bremen erſchienenen und 1815 verbeſſerten Special-Karte von den Flüſſen Weſer und Jahde iſt neben der Bremer-Baake eine Lothſengaliothe ſtationirt; die Schiffe können alſo daſelbſt, wo nicht früher, Lothſen erhalten. Die großen Schiffe können nur bis Brake kommen, welches der Löſch- und Ladeplatz für Bremen iſt, und wo die Waaren in Prahmen und Lichtern gehohlt werden, indem höchſtens nur 4 Fuß tief gehende Fahrzeuge zur Stadt ſollen hinauf kommen können.

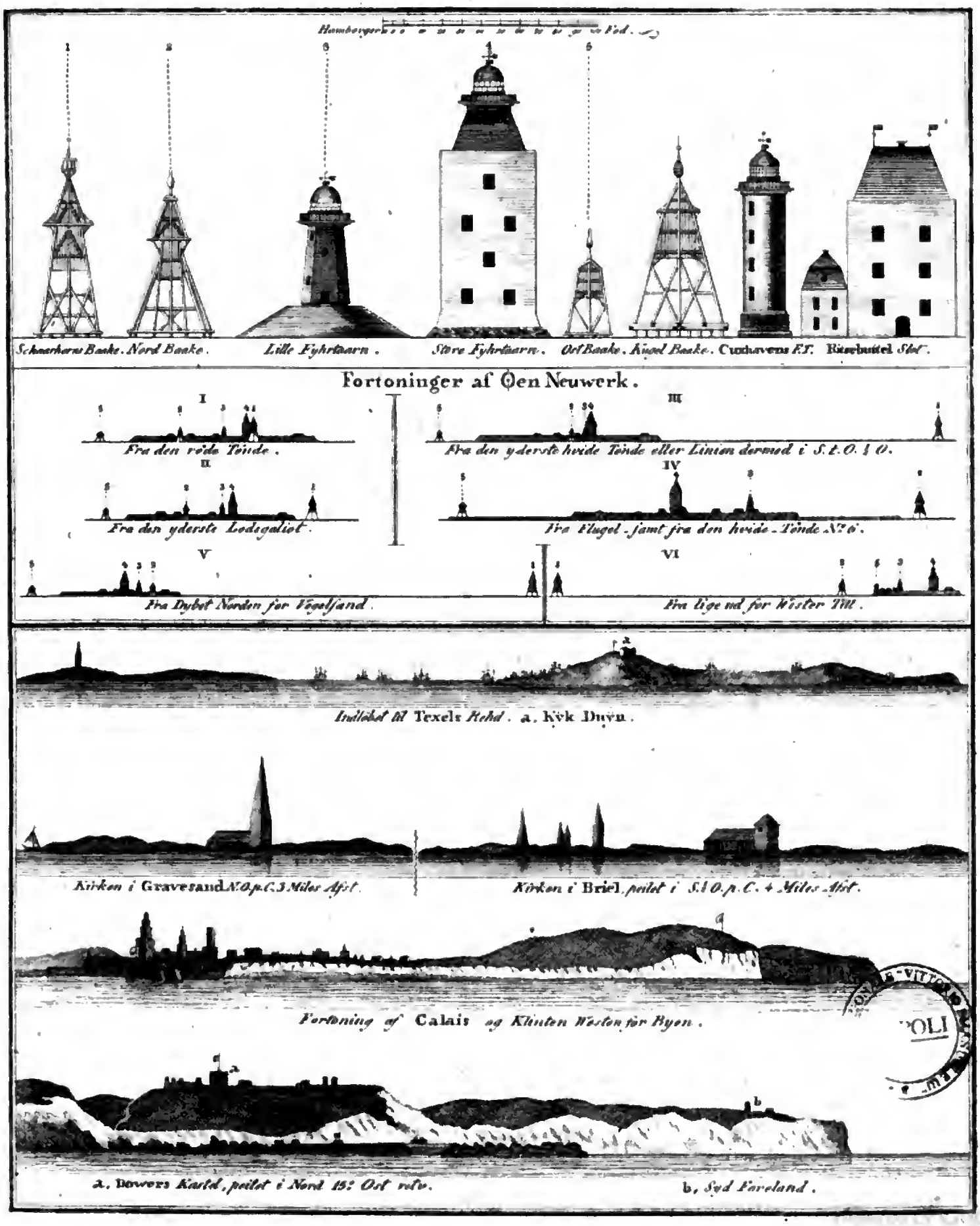
## Vom Fluſſe Jahde.

Der Fluß Jahde wurde zu der Zeit, wie ſo viele neutrale Schiffe daſelbſt ein- und ausgiengen, merkwürdig. Bis jetzt haben wir aber keine vollſtändige Beſchreibung des Fahrwaſſers dieſes Fluſſes erhalten. Wir wiſſen blos, daß die Anthuung der Jahde die nämliche iſt, wie die der Weſer, d. h. man ſucht die äußerſte Tonne der Weſer und ſteuert darauf der dritten der Weſertonnen zu (vermuthlich der 3ten von der äußerſten an), welche Tonne, nachdem die Thürme auf Wangeroog in W. S. W. auf dem Kompaſſe gepeilt werden, auf 7 bis 8 Klaftern Waſſer liegt. Daraus wird S. O. geſteuert, bis die Münſterkohee Kirche *) in S. S. W. ½ W. erſcheint. Von da ſegelt man gerade S. in den Jahde Fluß hinein, der gegenwärtig mit keinen Tonnen verſehen iſt. Beym Einſegeln in die Jahde giebt der rothe Sand, welcher an Steuerbord bleibt, ein ſicheres Merkzeichen ab, indem die Wellen, ſelbſt bey ſtillem Wetter, ſich an demſelben brechen.

*) Dieſe Kirche findet ſich auf keiner der uns bekannten Karten.

Digitized by Google


Poelet i O.N.O. paa 1 Miils Afstand.
Flod
Elle
Klippengrund
Sand Oe
Ankerstad
Stenen
Fyhrtaarn
Grunde
N.W. t N. henved 1 Miil.
NAPOLI


Hamborger Fod.
Schaarhorns Baake. Nord Baake. Lille Fyhrtaarn. Store Fyhrtaarn. Ost Baake. Kugel Baake. Cuxhavens F.T. Ritsebuttel Slot.
Fortoninger af Øen Neuwerk.
I
Fra den röde Tönde.
II
Fra den yderste Lodegaliot.
III
Fra den yderste hvide Tönde eller Linien dermed i S.t.O. ½ O.
IV
Fra Flugel-samt fra den hvide-Tönde N.º 6.
V
Fra Dybet Norden for Vögelsand.
VI
Fra lige ud for Wester Till.
Indlöbet til Texels Rehd. a. Kyk Duyn.
Kirken i Gravesand N.O.p.C. 3 Miles Afst.
Kirken i Briel, peilet i S.½ O.p.C. 4 Miles Afst.
Fortoning af Calais og Klinten Westen for Byen.
a. Dowers Kastel, peilet i Nord 15.º Ost retv.
b. Syd Foreland.

# Viertes Kapitel.

## Beschreibung der Küste von Calais bis Wangeroog, oder bis zum Einlauf in den Fluß Jahde.

### Von der Küste zwischen Calais und Texel.

Die Küste zwischen der Stadt Calais und der Insel Cabsand ist flach und voller Sanddünen oder Sandhügel. Einwärts hebt sich das Land allmählich, weshalb die emporragenden Gegenstände, als Kirchen und andere hohe Gebäude, sich dem Auge in einem ziemlich großen Abstande vom Lande kenntlich darstellen. Die Küste zwischen Cadsand und Texel ist noch flacher, außerhalb welcher, besonders zwischen Calais und der Hollands-Hucke, sich eine Menge Gründe und Bänke befinden, die sich sogar weit in die See hinaus erstrecken und hin und wieder die Anthuung schwierig machen. In der Voraussetzung, daß man von Norden her durch Hoofden in den Kanal hinein- oder umgekehet von Süden her aus demselben hinaus segeln wollte, liegen mitten im Fahrwasser östlich von Goodwinsand zwey lange schmale Bänke, Falls-Bank und Litte Bank (kleine Bank), die sich in Ansehung ihrer Tiefen und ihrer Grundarter auszeichnen. Auf der langen schmalen Falls-Bank wechselt die Tiefe zwischen 14, 7, 6 à 5 Klaftern ab. Indessen kann man, besonders bey günstigem Winde, quer über sie wegsegeln, wovon jedoch das Aeußerste vom Südende, wo es eine Platte giebt, auf welcher die Tiefe in den Springzeiten bey niedrigem Wasser nur 3 Klaftern beträgt, eine Ausnahme macht. Die Peilungen des schwimmenden Leuchtfeuers des Goodwinsandes, nebst den übrigen Küstenfeuern ist zur Meidung dieser gefährlichen Stelle von besonderer Wichtigkeit *). Die Grundart der Bank besteht in kleinen Steinen und Singels. Auf beyden Seiten derselben ist die Tiefe sehr beträchtlich, jedoch unregelmäßig. ½ Meile inner- und außerhalb des Nordendes wird sie urplötzlich 27 Klaftern. Die Klein-Bank ist nicht völlig so lang, als die Falls-Bank, sie hat größtentheils 8 bis 11 Klaftern, einen Grund von feinem, weißen Sande und eine Platte, die dem nördlichen Ende etwas näher, als der Mitte derselben, oder ungefähr 1 Meile östlich von dem Südende der Falls-Bank liegt, wo es, wie auf dieser Bank, nur 3 Klaftern und darunter tieft. Diese Platte führt den Namen Kanbug. Die Klein Bank höhe auf beyden Seiten, wie die andern, sehr schnell an. Es steht zu erwarten, daß es bey einigem Seegang an der Kante dieser beyden Bänke brandet.

Wenn man von der Nordsee aus in den Kanal zwischen England und Frankrich hineinsegeln will, so ist die Kennung von Calais sehr oft von Wichtigkeit; kommt man aber von Westen her, mit Bestimmung nach irgend einem Hafen an der Flanderschen Küste ostwärts von dieser Stadt, dann ist es durchaus nothwendig, von derselben Kennung zu nehmen.

Ungefähr 1 Meile westlich von Calais liegt etwas hohes Land, welches Calais-Cliff genannt wird. Beym Ansichtigwerden der Stadt, indem man sich derselben von Norden her nähert, scheint es, als läge sie auf einer Insel. Sie hat 6 Windmühlen und 3 Thürme mit Thurmspitzen, von welchen die eine viel größer ist, als die beyden andern. Will man in den Hafen hinein, welches mit nördlichen oder Seewinde ziemlich gefährlich ist, so muß man die Mühle, welche am östlichen Ende der Stadt steht, mit der östlichen Mulje oder dem Pierkopfe in gerader Richtung halten und dicht um letzteren herum, sich fortwährend an die östliche Seite haltend, längs der Mulje in den Hafen hineinlaufen, wo man zur Ebbezeit trocken liegt. Sowohl aus dieser Ursache, als auch weil der Strom durch die Wirkung der Ebbe und Fluth sehr stark ist und viele Schiffe oft im Wege liegen, ist es erforderlich, den Zeitpunkt zum Einlaufen zu wählen, da das Wasser ungefähr seine größte Höhe erreicht hat, und der Strom gleichsam zu stocken scheint. Die Hafenzeit ist 11½ Uhr. Beym Hafenkopf fällt das Wasser un-

*) Siehe, was die Goodwin-Sands- und die Falls-Gründe m. m. betrift, die Erklärung des Goodwin-Sands Leuchtfeuer, vom hiesigen Archiv im Jahr 1804 herausgegeben.

gefähr 20 Fuß, und innerhalb deſſelben 15 bis 17 Fuß. Das Mehr oder Weniger beruht auf den Springfluthen und den Fluthen der Mondsviertel, wie auch auf dem jedesmaligen herrſchenden Winde.

Auf dem öſtlichen Hafenkopf ſteht eine Flaggenſtange, an welcher man, wenn das Waſſer im Hafen eine Höhe von 9 Fuß erreicht hat, bey Tage eine Flagge und bey Nacht eine Laterne aufhißt, welche Flagge oder Laterne mit dem allmählichen Steigen des Waſſers auch allmählich höher gehißt, mit dem allmählichen Fallen deſſelben aber allmählich geſtrichen, und endlich gänzlich herunter genommen wird, wenn das Waſſer wieder bis unter 9 Fuß verlaufen iſt.

Die Fluth oder das wachſende Waſſer an der dieſſeitigen Küſte iſt natürlicherweiſe ein Theil derjenigen Waſſermaſſe, welche ſich vom Ocean durch den Kanal zwiſchen Engeland und Frankreich hindurchdrängt, und darum muß der Hauptſtrom, den die Fluth hervorbringt, oſtwärts laufen und ſich weiter hin, zufolge der Richtung der Küſten, nach Norden biegen, welches mit der Ebbe der umgekehrte Fall iſt. Dem zufolge tritt das Hochwaſſer immer ſpäter ein, je weiter man oſtwärts kommt. Es iſt hier der beſondere Umſtand zu bemerken, daß auf und zwiſchen den Bänken in einiger Entfernung vom Lande die Fluth ungefähr 3 Stunden länger anhält, als die Zeit des Hochwaſſers bey der Küſte ſelbſt.

Die Rhede von Calais iſt W. N. W. r. w. von dem Hafenkopf, wo eine Sandbank, welche etwas weſtlich von dem Fort Lapin ihren Anfang nimmt, ſeitz zuläuft und gerade vor dem Fort Vert endigt, einigen Schutz gewährt. Man kann ziemlich nahe an dieſer Bank auf 10 bis 17 Klaftern Waſſer ankern. Der beſte Ankerplatz iſt auf einer Tiefe von 16 Klaftern, wo der große Thurm und das weſtliche Fort einander decken und Blancneſs frey offen von Calais Cliff erſcheint. Der Grund beſteht aus Greis, mit Moder vermiſcht.

Ungefähr 1½ Meilen öſtlich von Calais liegt Waldam. Das Land zwiſchen dieſen Oertern iſt niedrig und hat kleine Sandhügel. Die Kirche iſt flach, hat jedoch eine kleine Thurmſpitze. Auf jeder Seite derſelben, ſteht eine Windmühle mit einigen daherum zerſtreut liegenden Häuſern.

Ungefähr ¾ Meile öſtlich von Waldam liegt Oye, deſſen Kirchthurmſpitze etwas höher iſt, als die in Waldam. Auf der Weſtſeite derſelben ſieht man eine Windmühle.

Fernerhin, ungefähr ½ Meile von Oye liegt Gravelines. Die Kirche hat eine große Thurmſpitze, und an jedem Ende des Orts ſteht eine Windmühle. Siehe man dieſen Ort von der Seeſeite, ſo ſcheint es, als läge er auf einer Inſel. Auf beiden Seiten deſſelben iſt das Land voll kleiner Hügel. Etwas öſtlich von dieſem Orte liegt ein altes Kloſter.

Etwa 1½ Meilen von Gravelines liegt Alt-Mardyk. Dieſer Ort iſt kenntlich durch ſeinen niedrigen, flachen, viereckigen Turm, in deſſen Nähe ſich verſchiedene andern befinden. Neu-Mardyk, oder da, wo eigentlich der Hafen von Mardyk iſt, liegt ½ Meile weiter öſtlich und hat eine ſchlanke Thurmſpitze.

Dünkirchen, eine anſehnliche Stadt, iſt leicht zu erkennen. Der Kirchthurm iſt auf dieſer Küſte der größte und kann bey klarem Wetter 4 bis 5 Meilen weit geſehen werden. In einer Entfernung von ungefähr 3 Meilen fängt das Rathhaus an zum Vorſchein zu kommen, welches ein großes, viereckiges Gebäude iſt, und eine kleine Thurmſpitze hat. Dieſes Gebäude und der Kirchthurm ſtehen einander ziemlich nahe.

Zwiſchen Calais und Dünkirchen liegt etwas landeinwärts ein Berg, Namens Mont Caſſel, den man bey klarem Wetter in einer ziemlich weiten Entfernung auf der See erblickt, und der dazu dient, dieſen Theil der Küſte von der andern öſtlich von da zu unterſcheiden.

Ungefähr 2½ Meilen öſtlich von Dünkirchen liegt ein weißer länglicher Sandhügel, welcher ſich von den andern da herum liegenden durch ſeine Höhe auszeichnet. Obgleich Hunes ¾ Meile von der Küſte entfernt iſt, ſo ſieht man doch die Thürme deſſelben ziemlich deutlich, von welchen der eine merklich höher iſt, als die andern.

Nieuport hat verſchiedene Thurmſpitzen und Mühlen, die, wenn man von der See hereinkommt, das Anſehn einer Menge Schiffe haben, allein der große Kirchthurm, welcher viereckig iſt und oben einen kleinen Thurm hat, zeichnet ſich ſehr von den übrigen aus. Zwiſchen dieſer Stadt und dem Einlauf in den kleinen Fluß, an welchem ſie liegt, iſt ein Kaſtell, wo ſich ein Lampenfeuer befindet.

Zwiſchen Nieuport und Oſtende, ſind folgende Gegenſtände von der Seeſeite kenntlich: Ein Dorf ¾ Meile öſtlich von Nieuport, Lombardzyde genannt, welches eine kleine Thurmſpitze hat; Weſtende und Middelkiech mit ſelbiger Auszeichnung; Nordoſt von Middelkirch das Loch in der Mauer und ½ Meile weiter von da Albertus, ein viereckiges Gebäude mit einer Mühle in der Nähe, die der Küſte nahe liegt.

Oſtende iſt eine anſehnliche Handelsſtadt. Kommt man von der Seeſeite her, ſo ſcheint es, als läge ſie auf einer Inſel. Die Kirche hat eine große Thurmſpitze und das Rathhaus einen großen viereckigen Thurm.

Digitized by Google

Am Hafen steht ein hoher Leuchtthurm. Auch giebt es 3 Windmühlen, von welchen die eine mitten in der Stadt zu stehen scheint, und darum nicht sehr kenntlich ist, von den zwey andern befindet sich eine an jedem Ende der Stadt.

Die Bänke und Gründe, welche außerhalb der vorbenannten Küstenstrecke zwischen Calais und Ostende liegen, machen einen Theil derjenigen Bänke aus, die man gewöhnlich mit dem Namen Flanderſche Bänke belegt, sie liegen 3 bis 4 Meilen von der Küste entfernt. Es würde den Seefahrern, die diese Küsten besegeln, von überaus großer Wichtigkeit seyn, von dieser Bank, wie von den übrigen, eine richtige Beschreibung zu haben *); wir befinden uns aber bey Abfassung derselben in keiner geringen Verlegenheit. Die Beschreibung, welche vor uns liege, ist die Englische, herausgegeben von Laurie und Whittles; allein es ist hier, wie wir vorher wiederhohlt bemerkt haben, der Fall, daß die Englischen Beschreibungen nicht immer mit den Karten übereinstimmen. Wir haben sowohl Englische, als Holländische Karten vor uns, und insonderheit die Schwedische von dem Hr. Major Klint mit so vielem Fleiße verfaßte Karte öfver Södra Delen af Nordsiön, 1799 **), welche Karte wir zum Theil befolgt haben, obgleich er sicherlich nicht weniger, als wir, wegen zuverlässiger Materialien in Verlegenheit gewesen ist; allein seine bekannten Kenntnisse sind uns dafür Bürge, daß er sich der besten bedient habe, die er zu der Zeit hat sammeln können. Die Beschreibung nach der Karte zu verändern würde zu gewagt seyn, so lange man weiß, daß derselben keine richtige Ausmessungen und Untersuchungen zu Grunde liegen; denn es könnte Theile der Beschreibung geben, die auf die Erfahrung oder auf Beobachtungen guter Lothsen und mit den Fahrwasser bekannter Seeleute gegründet wären; allein die Karte nach den Englischen Beschreibungen berichtigen, könnte leicht die Sache noch verschlimmern. Wir wissen uns auf keine bessere Weise zu helfen, und dem aufmerksamen und denkenden Seemanne den besten Leitfaden, den wir bis jetzt haben zuwege bringen können, in die Hände zu geben, als die englischen Beschreibungen schlechtweg zu übersetzen oder zum wenigsten das Wesentlichste daraus heraus zu heben, und die Theile davon einzuklammern, welche uns zu unbestimmt und den Karten weder ganz noch zum Theil zu entsprechen scheinen; dagegen aber die Klammern da wegzulassen, wo wir Gründe vorhanden glauben, und worauf wir mit einiger Sicherheit uns verlassen zu können vermeinen. Berichtigungen von erfahrnen und sachkündigen Männern werden uns daher willkommen seyn. An Vollkommenheit ist bey dem ersten Versuch nicht zu gedenken.

Die westlichste der Flanderſchen Bänke, Cliff-Sand ***) genannt, ist ungefähr ¼ Meile breit und ½ Meile lang, in der Richtung von O. N. O. und W. S. W. r. w. ****). Auf der Mitte dieser Bank ist bey niedrigem Wasser die Tiefe 2½ Klaftern. Das nordöstliche Ende, wo es am seichtesten ist, liegt in N. N. W. 2½ Meilen und das S. W. Ende des Grundes N. W. ¼ N. von der Graveliner Thurmspitze; Calais wird in S. S. W. ½ S. gepeilt. Unmittelbar an der Bank trift man 12 Klaftern Wasser an. Der Grund derselben, wo das Wasser am seichtesten ist, besteht in grobem Gries mit Steinen, und dürfte etwa eine Viertelmeile einnehmen. Bey einigem Seegange bricht die See hier stark. Auf beyden Seiten tieft es 7 bis 8 Klaftern. Kann man außerhalb des Calais-Cliffs, Blancnes sehen, so ist man nördlich oder westlich von diesem Sande.

Polder Bank liegt 1¾ Meilen östlich von Calais-Cliff-Sand, 4¾ Meilen in N. O. von Calais-Cliff und 2¼ Meilen in N. W. von Dünkirchen. Dieser Grund ist über ½ Meile lang, rund herum jäh, und hat bey niedrigem Wasser nur eine Tiefe von 10 bis 13 Fuß.

Auf ¼ Meile N. O. von Polder liegt Cliff-Bank. Diese Bank hat bey niedrigem Wasser von 5 bis 12 Klaftern Tiefe; die kleinste Tiefe ist auf der Mitte. Von da peilt man Dünkirchen in S. S. O., in einer Entfernung von ungefähr 3 Meilen, und Calais in S. W. in einer Entfernung von 5½ Meilen.

Innerhalb letztgenannter Bank liegt Ruyting. Auf dieser Bank ist die Tiefe von 2¼ bis gegen 7 Klaftern, sie erstreckt sich etwas über 1½ Meilen N. O. und S. W. Das Südwestende derselben liegt ungefähr 2¼

*) Eine mit einer erläuternden Beschreibung versehenen Special-Karte von allen diesen Bänken würde sehr erwünscht und willkommen seyn. Die Untersuchung und Ausmessung dieser Bänke verdienten die ganze Aufmerksamkeit der betreffenden Nationen.

**) Schade daß der Herr Major, nunmehr Admiral, Klint zu dieser Karte keine Beschreibung geliefert hat.

***) Nach der Karte soll noch eine Bank eine Strecke westlicher liegen und zwar zwischen der Küste und Cliff Sand, Stein Bank genannt, wo es nur 2½ Klaftern tieft; diese ist also noch gefährlicher.

****) Wir haben alle Course und Peilungen rechtweisend angesetzt, indem solches keiner Veränderung unterworfen ist, und sie größtentheils nach einer Nordwestlichen Mißweisung von 2 Compaßstrichen reducirt, welches, wie wir glauben, der in der Beschreibung angenommenen Mißweisung am nächsten kommt.

Meilen N. W. vor dem Einlauf zu Dünkirchen, und Calais wird von da aus in S. W. ½ W. in einer Entfernung von 4¼ Meilen gepeilt. Das Seichteste ist dem S. W. Ende am nächsten.

Innerhalb, wie auch gleichlaufend mit nächstbenannter Bank, liegt eine Bank, Hinter-Ruyting genannt. Sie hat 4 bis 8 Klaftern Wasser, und ist ungefähr ¼ Meilen lang; zwischen ihnen tiefe es 8 bis 12 Klaftern.

Nieuport-outer-Bank ist die nächste östlich von Ruytina, von welcher sie 2½ Meilen entfernt liegt; die Mitte derselben liegt in N. W. ½ N., ungefähr 3 Meilen von Nieuport, sie erstreckt sich beynahe O. N. O. und W. S. W. ⅞ Meile. Der westliche Theil hat 5 und das Uebrige 6 bis 9 Klaftern Wasser.

Ratel- oder Cail-Bank hat auf dem mittelsten Theil bey niedrigem Wasser nur 4 Fuß. Sie liegt beynahe parallel mit Nieuport-outer-Bank, und ungefähr ½ Meile innerhalb derselben. Zwischen ihnen ist die Tiefe 14 bis 15 Klaftern. Ratel erstreckt sich 2 Meilen beynahe O. N. O. und W. S. W.

Von der Mitte derselben, wo es am seichtesten ist, liegt Nieuport 2¼ Meilen in S. O. etwas östlicher, die Tiefe ist sich nicht überall gleich; sie steigt von 2¼ bis gegen 6 Klaftern *).

Dyk, eine lange Bank, ungefähr ½ Meile breit, liegt ½ Meile innerhalb Hinter Ruyting und erstreckt sich 2¼ Meilen O. N. O. ¼ N. und W. S. W. ¼ S. Zwischen dieser und Hinter-Ruyting ist die Tiefe von 10 bis 17 Klaftern. Das Westende von Dyk liegt 1½ Meilen in N. von Gravelines, und das Ostende 2½ Meilen in N. von Dünkirchen. Eine Meile von dem Westende, wenn Gravelines in S. W. gepeilt wird, sind bey niedrigem Wasser nur 3, und eine halbe Meile von dem Ostende, wenn man Dünkirchen in S. ¾ O. hat, nur 9 Fuß Wasser; übrigens aber tiefe es auf der Bank von 6 bis gegen 9 Klaftern.

Breed-Bank ist die längste aller Flanderschen Bänke; sie ist 4½ Meilen lang, und läuft beynahe parallel mit der Küste.

Das westliche Ende derselben hat 3½ bis gegen 4 Klaftern Wasser, woselbst Gravelines in S. ¾ W. in einer Entfernung von 1½ Meile gepeilt wird. Eine halbe Meile innerhalb des einen Endes giebt es nur 6 Fuß Wasser; hier ist sie nur ½ Meile breit; von da an nimmt die Breite aber gegen die Mitte zu. Der breiteste Theil ist ungefähr in N. N. W. 1½ Meilen von Dünkirchen, wo sie ungefähr ½ Meile in der Breite hat. Der östliche Theil derselben theilt sich in zwey Zweige, von welchen der eine Buyten-Breed und der andere Binnen-Breed heißt. Auf dem östlichen Theil dieser Zweige ist die Tiefe zwischen 2 und 3 Klaftern, allein ungefähr 2 Meilen innerhalb des äußersten Endes trift man eine Platte an, wo das Wasser nur 4 Fuß tieft, und darunter giebt es verschiedene Stellen, wo das Wasser nur eine Höhe von 6 bis 9 Fuß hat. Das Ostende von Buyten-Breed liegt in N. W. 1½ Meilen von Nieuport. Geerbank ist ⅓ Meile lang und liegt längst der Aussenseite von Breed-Bank. Sie nimmt ihren Anfang ungefähr 1½ Meilen von dem Ostende letztgenannter Bank. Der mittelste Theil der Bank, wo es am seichtesten ist, hat 3 Klaftern Wasser, und liegt von Dünkirchen 2½ Meilen in N. N. O. ¼ N.

Smal-Bank befindet sich innerhalb Binnen-Breed-Bank, und bildet die nördliche Seite des schmalen Fahrwassers, welches Nieuport der Länge nach vorbeyzieht; sie ist ungefähr 3 Meilen lang. Auf dem seichtesten Theil derselben, 1¼ Meilen von dem Westende, und von wo aus Dünkirchen in S. S. W. ½ W. gepeilt wird, giebt es nur 5 Fuß Wasser; außerdem trift man sowohl Ost als West davon verschiedene Stellen an, wo die Tiefe nur einige Fuß beträgt. Auf beyden Enden tieft es 4 bis 6 Klaftern. Das Ostende liegt ¼ Meile von dem zunächst liegenden Lande, von welchem Nieuport 1½ Meilen in O. S. O. liegt.

Stroom-Bank liegt mit ihrem westlichen Ende ½ Meile östlich von Smal-Bank und erstreckt sich fast eben so weit. Die kleinste Tiefe trift man auf dem östlichen Theil derselben an, wo sie bey niedrigem Wasserstande nur 6 Fuß beträgt. Die Bank ist ungefähr ½ Meile breit und erstreckt sich in der Länge 1 Meile O. N. O. und W. S. W. Von dem Westende, wo es 4½ Klaftern tiefe, wird Nieuport ungefähr 1 Meile in S. O. ½ O. gepeilt. Zwischen dieser und dem Ende der Binnen-Breed-Bank ist ein schmales Fahrwasser von ½ Meile Breite mit 8 bis 9 Klaftern Wasser. Innerhalb Stroom-Bank ist die Rhede von Nieuport, welche einen guten Grund hat.

Middelkirch-Bank liegt innerhalb Stroom-Bank und läuft von Nieuport an bis gegen Ostende hin beynahe parallel mit dem Lande. Zwischen diese und der Stroom-Bank ist die Tiefe 4½ bis gegen 5 Klaftern, allein die Rinne zwischen Middelkirch-Bank und der Küste hat 6 Klaftern Tiefe. Auf

*) Was hier Nieuport-outer-Bank und Ratel- oder Cail-Bank genannt wird, scheint nach der Beschreibung Aehnlichkeit zu haben mit zwey von den auf der Karte angezeigten Bänken, nämlich Ratel mit der ersten und der Sand mit der zweiten.

dem Westende dieses Sandes tieft es ungefähr 4 Klaftern, auf der Mitte aber nur 6 Fuß, welche Tiefe ostwärts hin zunimmt.

Splinter und Snaw, zwey Bänke, liegen ½ Meile von der Küste quer vor Mardyk auf der südlichen Seite des zur Rhede von Dünkirchen hinführenden schmalen Fahrwassers, oder an der Steuerbordseite beym Einsegeln, indem man Breed-Bank an Backbord hat. Das westlichste Ende dieser Bänke hat man Splinter genannt, welches zum Merkzeichen eine schwarze Tanne hat, die in N. O. z. N., beynahe anderthalb Meilen von Gravelines und ungefähr ½ Meilen in N. N. O. ½ N. von Gravelines Landspitze liegt. Westlich von der erwähnten Tanne ist eine Platte, Hinder Bank genannt, wo es 5 bis 7 Klaftern tieft; welche Bank gewissermaßen mit dem Landgrunde zusammenhängt, indem sich ein Riff von Gravelines Küste ½ Meile hinaus erstreckt, welches 3 bis ungefähe 5 Klaftern Wasser hat. Splinter und Snaw erstrecken sich etwas über eine halbe Meile nach Osten hin, und haben außer der angeführten Tonne eine schwarze Tonne auf ihrem östlichen Ende und eine andere ungefähr in der Mitte, auf der Nordseite des Grundes. Außer diesen Tonnen ist auf der südlichen Landspitze von Snaw noch eine, welche ½ Meile in S. W. von der auf dem östlichen Theil dieser Bank liegt. Zwischen erwähnten Bänken und dem Lande ist die Tiefe 8 bis 9 Klafteen, wo es sich erforderlichen Falls bequem kaviren läßt.

Brak-Bank oder Hilis-Bank. Auf der westlichen Landspitze dieser Bank ist eine weiße Tonne gelegt, welche gerade im Osten ½ Meile von der Tonne auf dem Ost-Ende von Snaw liegt. Zwischen diesen Tonnen ist die Einsegelung nach der Dünkirchener Rhede. Von der Tonne erstreckt sich der Grund O. N. O. ½ O. ungefähr 1½ Meilen. Derjenige Theil, welcher ungefähr im Norden vor den Dynkirchener Muljenköpfen liegt, wird mit niedrigem Wasser beynahe trocken, und es giebt nach Osten hin mehrere Stellen auf der Bank, wo das Wasser nur einige Fuß Tiefe hat. Auf dem westlichen Ende tieft es 3 bis 4 und auf dem östlichen 2 bis 3 Klaftern. Auf der Südseite des letzten ist eine weiße Tonne. Diese Bank deckt die nördliche Seite der Dünkiechener Rhede, wie auch das schmale Fahrwasser, das sich von da bis gegen Nieuport hin erstreckt.

Trapageers- oder Cams-Bank, welche bey niedrigem Wasser nur 6 Fuß Tiefe hat, liegt Ost von Brak-Bank. Sie erstreckt sich vom Lande ½ Meile in W. N. W. und hat am Ende eine schwaeze Tonne. Zwischen dieser und der weißen Tonne am Ostende von Beak ist die Fortsetzung des schmalen Fahrwassers zwischen Dünkirchen und Nieuport.

Broers-Sand, östlich von Cams-Bank läuft beynahe 1½ Meilen von der westlich von Nieuport liegenden Küste aus. Auf des nordwestlichen Spitze dieser Bank, ungefähr ½ Meilen vom Lande, giebt es 4 Klaftern Wasser, allein in einer kleinen Entfernung innerhalb dieser Tiefe nur 6 Fuß. Schiffe können zwischen dieser und Cams-Bank auf einer Tiefe von 5 bis 11 oder 12 Klaftern ankern.

Neege-Vams-Bank liegt, nebst einer andern, Witter-Bank genannt, beynahe parallel mit der Küste zwischen Middelkirch und Ostende in einer Entfernung von 1 Meile; sie ist schmal Von dem südwestlichen Ende derselben wird Nieuport ungefähr im Süden in einer Entfernung von 1½ und Ostende im Osten in einer Entfernung von 1½ Meilen gepeilt. Ihre Ausdehnung ist N. O. und S. W, beynahe ½ Meile; sie hat eine Tiefe von 4 Klaftern. Das Nordostende vereinigt sich mit der Witter Bank. Die Mitte der letzten liegt ungefähe 1½ Meilen in N. W. von Ostende; diese Bank hat 3 bis 3½ Klaftern Tiefe bey niedrigem Wasser.

Boone-Land oder Outer-Stroom-Bank ist ungefähr ½ Meile lang und ½ Meile breit, und hat eine Tiefe von 2 bis 2½ Klaftern bey niedrigem Wasser. Sie liegt N. O. von der Straam-Bank, in einer Entfernung von reichlich ½ Meile von der Middelkirch-Bank. Zwischen dieser und der Straom-Bank ist ein schmales Fahrwasser von 5 Klaftern Tiefe, welches nach Ostende hinführt.

Außer den angeführten Gründen giebt es zwey kleine auf der östlichen Seite von Boone-Land. Der eine von diesen hat 2½ Klaftern Wasser und erstreckt sich ½ Meile O. und W. Zwischen diesem Grunde und Boone-Land giebt es ein schmales Fahrwasser von 4 Klaftern Tiefe. Der andere Grund ist kleiner, und hat 2 Klafeern Wasser. Er liegt S. O. von dem ersten Grunde und W. N. W. ½ W., ungefähr ½ Meile von dem Ostender Leuchtthurm.

## Vom Fahrwasser zwischen Calais und Ostende.

Kommt man aus der See mit Bestimmung nach Calais, so kann man mit Sicherheit S. O. gegen den Pier-Kopf hineinsteuern doch muß man vor dem Einsegeln dasjenige beobachten, was vorher gesagt worden ist. Kommt man von Norden her, so muß man die äußersten westlichen Kanten der Flanderschen Bänke saegjältig zu melden suchen.

Digitized by Google

Um zwischen der Polder-Bank und Calais-Cliff-Sand nach Gravelines-Pyt hinzusegeln, muß man Gravelines in E. S. O. halten, man segele dann gerade hinein frey von den Gründen. Wird Geovelines Thurmspitze in S. O. z. S. gehalten, dann geht man über das N. O. Ende von Calais-Cliff-Sand auf 7 bis 8 Klaftern Wasser; der S. O Cours aber führt auf die gefährlichste Stelle dieses Grundes hin *). Das Kennzeichen des Ankerplatzes außerhalb Grovelines, westlich von den Bänken, ist die Thurmspitze von Gravelines in S. und Calais Cliff in S W. z. W., wo es 10 bis 14 Klaftern tieft.

Um von da zwischen der Breed- und Spitnter-Bank hindurch nach der Dünkirchener Rhede zu segeln, ist der Cours und die Distance bis zum Einlauf zwischen diesen Bänken N. O. z. O., ½ Meile, wo es eine Art Barre giebt, Travesen oder Geere genannt, die quer vor dem Einlaufe liegt und 6 bis 7 Klaftern Wasser hat. Innerhalb dieser Barre liegen die angeführten Tonnen, nämlich die schwarze Tonne auf dem Westende und eine auf der Nordseite von Spitnter, wie auch eine auf der Ostspitze von Snow, die sämtlich an Steuerbord bleiben müssen, die weiße Tonne aber an Backbord zu halten ist. Dieses Fahrwasser hat eine Breite von beynahe ¼ Meile und 10 bis 12 à 13 Klaftern Wasser. Die Schiffe können daher ungefähr ¾ Meile entweder nach einem Cours von O. ½ N. hineinsegeln, oder im Nothfalle sich hinein laviren. Man muß sich aber in Acht nehmen, daß, da die Brok-Bank steil ist, man sich derselben höchstens auf eine Tiefe von 9 bis 10 Klaftern nähert; der Küste kann man auf 5 Klaftern nahe kommen.

Wenn Grovelines Thurmspitze ungefähr in S. W. ½ S. und Alt-Mardyk in S. S. O. zu liegen kommt, so ist man quer vor der ersten schwarzen Tonne, und kann längs der Kante von Spitnter und Snaw halten, oder, wofern der Wind contrair ist, so lange laviren, bis Bergues und Wynorburg östlich von dem Thurm in Neu-Mardyk frey offen zu liegen kommen, oder bis Mardyks Thurm und der westliche Pier-Kopf einander decken. Man kann alsdann, geleitet von den Tonnen und dem Senkbley, zwischen die Brak- und Snaw Bank bis zu Mardyks Pier hineinluven.

Die Dünkirchener Rhede liegt ungefähr ½ Meile nördlich von der Stadt und erstreckt sich östlich, beynahe ¼ Meilen innerhalb der Brak-Bank. Der beste Ankerplatz ist, auf 8 bis 9 Klaftern Wasser, wo man die große Thurmspitze und das Kastell in eins und Grovelines Thurmspitze eine Schiffslänge außerhalb des Hügels bey Mardyk erhält. Man kann sich auch in N. N. O. ½ Meile von den Pier-Köpfen, auf eine Tiefe von 6 bis 8 Klaftern legen. Der Grund besteht aus Sand und Lehm. Die Tiefe nimmt gegen das Land hin allmählich ab. Beim Einsegeln in den Hafen zu Dünkirchen muß man die innerste Baake eine Hundspaken-Länge östlich vor der äußersten halten, in diesem Merkzeichen dicht vor der östlichen Baake vorbeysegeln und zwischen die zum Hafen führenden Muiden hineinsteuern. Um 12 Uhr ist es daselbst bey Neu- und Vollmond Hochwasser, auf der Rhede aber strömt die Fluth bis 3 Uhr. Das Wasser steigt und fällt 11 bis 12 Fuß.

Will man von der Dünkirchener Rhede nach Nieuport segeln, so braucht man nur mit Hülfe des Senkbleys längs dem Lande hinzusteuern, indem der Grund sich ebener nach dieser Seite, als nach der Seite der Bänke, erhebt. Steht die Thurmspitze in Bergues eine halbe Schiffslänge westlich von der Thurmspitze in Zydcoote, so kann man auf dieses Merkzeichen zwischen der weißen Tonne auf dem Ostende von Brak- und der schwarzen auf Cams-Bank hinausgehen, in welchem Fahrwasser man nicht unter 4 Klaftern Wasser finden wird, bis man in das schmale Fahrwasser innerhalb der Smal-Bank kommt, wo es 9 bis 10 Klaftern tieft. Von da kann man östlich anluven und längs der Kante der Coms und Droers Gründe halten, eine Strecke von etwas über 2 Meilen, bis gegen Nieuport hin.

Man kann Nieuport, wenn es stets in S. O. z. S. gehalten wird, gerade von der See aus anthun, wodurch man bey niedrigem Wasser über die Outer-Bank auf 6 bis 7, über die Rotel-Bank auf 5 bis 6 und über die Strom-Bank auf 3 bis 4 Klaftern Tiefe geht.

Man kann auch über die Bänke einlaufen, und nicht weniger als 3 bis 3¼ Klaftern Wasser erhalten, wenn man nämlich Furnes Thurmspitze an die Westkante des hohen Landes bey Furnes oder in S. ½ O. und Nieuports große Kirche in S. S. O. ½ O. hält, von wo man das fernere Einlaufen fortsetzen oder sich hinauf laviren kann, bis die große Thurmspitze zu Nieuport auf der Südseite der Mühle in der Mitte der Stadt in S. O., etwas östlich, so eben offen wird, welches das Merkzeichen für den Ankerplatz in dem östlichen Theil des sogenannten Neunfadenlochs ist.

Befindet man sich auf der Fahrt nach Nieuport östlich auf den Außenbänken, so kommt man auf der besten Tiefe über die Stroom-Bank, wenn Nieuports Thurmspitze in S. O. ½ S. über den Oster-Pierkopf, die erwähnte Windmühle mitten zwischen den beyden Kirchen, und der Leuchtthurm auf die Mitte des Rathauses gehalten werden. Das Merkzeichen des Ankerplatzes innerhalb der Bänke ist die Stadt Nieuport frey östlich von den Sandhügeln, wo es 7 bis 9 Fuß tieft; auch läßt sich eine Strecke nach Westen zu, bis Furnes Thurmspitze westlich von dem hohen Lande gesehen wird, ankern.

*) Nach der Karte scheint S. O. z. S. r. w. der beste Cours zu seyn.

Digitized by Google

Es giebt einen Grund quer vor dem Einlauf in den kleinen Fluß, an welchem Nieuport etwas landeinwärts liegt. dieser Grund dehnt sich anfangs östlich und darauf ½ Meile nach Osten aus. Bey Hochwasser hat er nur 8 Fuß Tiefe, bey halber Ebbe ist er aber trocken.

Diejenigen Fahrzeuge, welche einlaufen wollen, müssen westlich und südlich um diese Bank herumgehen, bis die innere Brake sich an die äußere so eben anschließt, oder östlich von derselben zu sehen ist, hierauf aber mitten in dem schmalen Fahrwasser zwischen den beyden Pierkopfen bleiben.

Die Tiefe zwischen der Bank und dem Lande nimmt allmählich gegen die Küste hin ab. Innerhalb der Mündung des Flusses hat man auf beyden Seiten desselben Tonnen, zwischen welchen man bis an die Stadt hinsegeln muß. Bey niedrigem Wasser ist der Hafen trocken, bey gewöhnlicher Fluth tief es 13 Fuß; zur Zeit der Springfluthen aber ist die Tiefe natürlicherweise noch größer. Die Hafenzeit ist 12 Uhr.

Der Ankerplatz auf Ostendes äußerer Rhede ist da, wo die Thurmspitze in O. S. O. oder die mittelste Mühle und das Rathhaus in eins und Nieuports Thurm so eben innerhalb eines großen Sandhügels, beynahe in S. S. W. erscheint. Die Tiefe ist bey niedrigem Wasser 7 bis 8 Klaftern; man liegt etwas über ½ Meile vom Lande. Einen eben so guten Ankerplatz hat man ungefähr 3 Kabellängen innerhalb der Witter-Bank auf ungefähr 7 Klaftern Tiefe, wo es einen festen Lehmgrund giebt, und von wo aus Ostende in S. O. z. S., Middelkirch in S. ½ W., das Loch an der Mauer gerade auf Nieuport in S. S. W. ½ W. und Blankenberg in O. z. N. gepeilt wird.

Ein 14 bis 15 Fuß tief stechendes Schiff muß, im Falle es auf die innere Rhede zu Ostende eingehen will, die halbe Fluth abwarten. Beym Einsegeln muß es alsdann das Rathhaus in O. S. O. halten, bis es sich der Middelkirch-Bank auf 7 bis 8 Klaftern Wasser genähert hat, und dann östlich steuern, bis es die Stadt in S. S. O. hat, oder daß die mittelste Mühle von den Rathhäusern offen erscheint; hier wird über einem weichen Grunde auf 7 bis 8 Klaftern Wasser, etwas über ½ Meile vom Lande, geankert.

Gewöhnlich liegt hier außen vor in der See eine in Ostende zu Hause gehörende Lothsen-Galliothe, welche eine blaue Flagge führt. Dieses Lothsenschiff versieht die nach Ostende oder nach andern auf dieser Küste nahe liegenden Oertern gehenden Schiffe, wenn solches verlangt wird, mit Lothsen. Auf dem Hafenkopf bey Ostende werden folgende Signalen zur Nachricht der Schiffer gegeben:

Wenn das Wasser auf der Barre eine Höhe von 14 Fuß erreicht hat, so hißt man eine kleine blaue, bey einer Höhe von 16 Fuß, eine große, schwillt es aber bis zu 23 Fuß an *), eine rothe Flagge.

Sollte indessen der Wind so hart und dabey nördlich seyn, daß von dem Ostender Hafen kein Lothse ausgehen oder das Schiff bordeen kann, und man doch, um nicht zu verunglücken, gezwungen würde, den Hafen zu suchen, dann ist das Merkzeichen für das tiefste Wasser der Barre die auf dem Walle an der westlichen Seite des Hafens stehenden 2 Flaggenstangen in gerader Linie mit dem Auge; diesen Cours setzt man so lange fort, bis man sich quer vor dem östlichen Pier-Kopf befindet. Als Merkzeichen für die Einsegelung bekümmert man sich nicht um den großen Leuchtthurm, obgleich er der Hafenmündung näher steht, als die beyden Flaggenstangen; denn es wird bey Nacht, sobald nur das Wasser so hoch ist, daß Schiffe einsegeln können, an einer jeden dieser Stangen eine Laterne gehißt, deren Feuer man in gerader Richtung halten muß, welcher Cours, der ungefähr S. S. O. ist, über die größte Tiefe der Barre führt.

Da der Strom während der Fluthzeit stark ostwärts hinströmt, so muß man darauf Acht geben, daß nicht dasjenige Feuer, welches am weitesten entfernt steht, auf der östlichen Seite des näher stehenden zum Vorschein komme, indem man sonst leicht vom Strom gerade gegen den östlichen Pier-Kopf oder seitwärts und folglich auch dem Hafen vorbey getrieben werden kann. Auf beyden Pierkopfen steht eine hohe Stange mit einem Korb oben auf. In dem Ostender Hafen ist die Hafenzeit 12 Uhr, allein ½ Meile vom Lande aus strömt die Fluth bis 4 Uhr.

## Von Ostende bis zur Hollands Hucke.

Eine Viertelmeile östlich von Ostende liegt ein Sandberg, welcher höher ist, als die ganze herumliegende Küste und ½ Meile östlicher noch einer, welcher noch höher zu seyn scheint. Ungefähr 1 Meile weiter östlich

*) Wir vermuthen, daß die Tiefen nach englischem Fußmaaße angesetzt sind, wonach wir uns in der Uebersetzung gerichtet und dem zu folge das ungefähre dem entsprechende Dänische Fußmaaß angesetzt haben. Sollten indessen die Tiefen nach Hollandischem Maaße angeführet seyn, dann ist zu merken, daß dieses Maaß kleiner ist, als das Englische.

Digitized by Google

ſieht man das Dorf Wendyne, welches eine Kirche mit einem viereckigen Thurm hat. Bey Blankenberg iſt eine Baake. Dieſer Ort hat eine ziemlich große Kirche mit einem viereckigen Thurm und eine Mühle auf der Südweſtſeite. Man ſieht hier gewöhnlich eine Menge Böte, auf die weiße Sandküſte aufgezogen, liegen. In einiger Entfernung von dieſer Küſte ſeewärts erblickt man die große Thurmſpitze in Brügge, das ein paar Meilen landeinwärts liegt.

Zwiſchen Blankenberg und Sluys ſieht man verſchiedene Thürme ohne Spitzen, worunter jedoch einer iſt mit Spitze. Sluys ſelbſt hat 2 Thürme ohne Spitzen und einen Hain von großen Bäumen.

Die Inſel Cadſand iſt niedrig und eben. Eine auf der Mitte derſelben ſtehende Kirche hat eine Thurmſpitze.

Die Weſtküſte der Inſel Walcheren iſt ziemlich hoch mit großen weißen Sandhügeln. Die Oſtküſte iſt nicht ſo hoch, hat jedoch ebenfalls weiße Sandhügel. Bey der weſtlichen Hucke der Inſel liegt Weſt-Cappel, ein Ort mit einem großen Thurm, welcher zugleich als Lenchtthurm gebraucht wird. Etwas weſtlich von dem Thurm ſteht eine Windmühle. Nordöſtlich von Weſt-Cappel iſt das Dorf Domburg deſſen großer Thurm mit einer Spitze verſehen iſt. Oeſtlich von dieſem Thurm liegt Oſt-Cappel, welches einen mit einer Spitze verſehenen viereckigen Thurm hat. Der Thurm in Middelburg iſt ſehr hoch und kann auf der See geſehen werden. Bey Weſt-Cappel ſieht man viele Böte an der Sandküſte.

Vliſſingen iſt ſehr kenntlich, nicht blos wegen ſeines mit einer großen Spitze verſehenen Kirchthurms, ſondern auch wegen eines großen Rathhausgebäudes, nebſt ſeinem Gefängniſſe. Hier ſind zwey ſichere durch Kunſt erbaute Häfen. Die Einfahrten in dieſelben führen zwiſchen Muljen hin. Bei niedrigem Waſſer werden ſie beyde trocken; der öſtliche Hafen hat aber ein mit einer Schleuſe verſehenes Baßin, in welchem die darin gelegten Schiffe flott gehalten werden.

Die Inſel Sodouwen hat längs der Küſte viele Sandberge, von welchen einige lang und weiß und unter dem Namen Wollſäcke bekannt ſind; andere haben das Anſehn kleiner Hügel. Zwey dieſer Hügel ſind mit Leuchtfeuern verſehen, die aber bis jetzt nur in Blüſen beſtehen, deren Feuerpfannen unmittelbar auf den Hügeln ſtehen. Ihre Höhe über der Waſſerfläche beträgt 40 Fuß und ihre gegenſeitige Richtung iſt N. O. z. O. und S. W. z. W. Sie ſtehen ungefähr 150 Ruthen (die Ruthe zu 12 Rheinländiſche Fuß gerechnet) oder 1800 däniſche Fuß aus einander und brennen das ganze Jahr ununterbrochen. Beym Einſegeln in den Lauf Room Pot muß man dieſe Feuer in eins bringen. Die Zerichſee-Kirche hat eine große Kuppel.

Auf der Inſel Goeree ſieht man, wenn man ſich derſelben von der See aus nähert, einen großen viereckigen Thurm und eine große von Mauerſteinen aufgeführte, ſpitze Baake. Segelt man längs der Küſte in Goeree Gat hinein, ſo wird man einen viereckigen Thurm, Outdorp genannt, zu Oſten der Baake und eine Mühle bey der Goeree-Kirche gewahr werden. Nach dieſen Merkzeichen hat man ſich bey der Anthuung der Stadt Helvoetſluys zu richten. Der Kirchthurm zu Goeree, welcher ohne Spitze iſt, hat eine Blüſe oder ein Steinkohlenfeuer, das mit einem Fenſtergebäude verſehen und 144 Dän. Fuß über die Waſſerfläche erhaben iſt. Die Küſte von Goeree beſteht aus Sanddünen. Auf dem weſtlichen Ende iſt ſie am höchſten.

Die Küſte der Inſel Voorn hat von der Seeſeite das Anſehn kleiner Hügel. Auf der nordöſtlichen Seite deſſelben liegt Briel, das einen großen viereckigen Thurm hat, auf welchem ein 193 Fuß hoch ſtehendes Feuer von ähnlicher Art wie das auf Goeree ſich befindet. Bey der Anthuung der Küſte kann man auch den Thurm in Graveſand ſehen, welcher eine ſehr hohe Spitze hat. Dieſer Thurm ſteht auf dem feſten Lande ½ Meile innerhalb der Hollands-Hucke.

Bevor wir weiter gehen, wollen wir die auf dieſer Strecke außerhalb der Küſte und der Inſeln befindlichen Bänke und Gründe etwas näher kennen lernen.

Hart-Sand-Bank iſt eine ſchmale, aber lange, längſt der Küſte liegende Sandbank, zwiſchen welchee und der Küſte man ein ſchmales, aber gutes Fahrwaſſer vorfindet, deſſen man ſich gewöhnlich bedient. Auf der Bank tieft es bey niedrigem Waſſer 9 Fuß. Man kann, nach Maaßgabe des Tiefſtechens des Schiffes und der Höhe des Waſſees, überall quer über dieſe Bank gehen, indem der Boden auf beyden Seiten derſelben eben iſt.

In einer Entfernung von etwas über ½ Meile und gleichlaufend mit der nächſterwähnten Bank liegt Hart-Bank-Rypt. Sie erſtreckt ſich von der Witter-Bank — von welcher im vorhergehenden die Rede geweſen iſt — bis nach Eidoog, einem trocknen Sande an Steuerbord beym Einſegeln nach Vliſſingen. Die Tiefe auf dieſer Bank iſt verſchieden, nämlich von 2½ bis 5 à 6 Klaftern. Die ſeichteſte Stelle auf derſelben ſcheint etwas nördlicher als quer vor Leiſeweaen zu ſeyn. Man hat mit halber Fluth in dem Merkzeichen, Leiſeweaen *) in gerader Richtung mit der Thurmſpitze in Brügge quer über dieſe Bank geſegelt und auf dieſem Wege 5 Klaftern Waſſer gefunden.

*) Leiſewegen iſt aller Wahrſcheinlichkeit nach ein Dorf, das etwas öſtlich von Blankenberg liegt und eine kenntliche Thurmſpitze hat.

Nach der westlichen Seite, Blankenberg vorbey, verliert Hart-Bank-Rypt sich in eine Platte welche eine etwas geringere Tiefe hat, bis sie sich mit Witte-Bank vereinigt. Hier besteht der Grund aus Mudder, durch welchen das Schiff sich in weniger als 7 Klaftern hindurch ziehen kann (unverständlich).

Engelsch-Pol und Franzöſisch-Pal sind zwey gefährliche Gründe, von welchen der letzte den Wielings Lauf in 2 Theile theilt, der innere und äußere Lauf genannt. Der innere, welcher längs der Küste geht, ist sehr schmal und soll nur für 12 bis 13 Fuß tief stechende Fahrzeuge brauchbar seyn. Der äußere ist noch wenig bekannt, scheint jedoch eine größere Tiefe zu haben und einen sichern Ankerplatz abgeben zu können. Der Grund ist größtentheils moderig.

Predermark ist ein Grund oder Riff, welches von der Insel Cadsand westlich ausläuft, beynahe quer vor die Einfahrt nach Sluys. Auf der äußersten Spitze dieses Riffs liegt eine Tonne, welche die Einfahrt anzeigt und die man beym Einsegeln nach Sluys an Backbord halten muß.

Elsoog ist ein Grund, der mit niedrigem Wasser in der Springzeit trocken wird. Er hängt mit Hart-Bank-Rypt aber eigentlicher mit Englisch-Pol mittelst einer Flakke, auf welcher es 1½ bis 2 Klaftern tief ist, zusammen. Dieser Grund erstreckt sich O. z. S. und N. z. W. in der Länge von ½ Meile, und bleibt beym Einsegeln nach Vliessingen an Steuerbord.

Drooge-Raen ist ein ziemlich großer Grund auf der Südseite von Veur-Loo, der Haupt-Einfahrt nach Vliessingen von der Seeseite her. Dieser Grund ist an vielen Stellen beynahe trocken, und erhebt sich steil auf der nördlichen und östlichen Seite, wo man sich also nicht gut auf das Bleyloth verlassen kann. Man muß auf der nordöstlichen Seite dieses Grundes über Stag gehen, wenn man 8 Klaftern Wasser und Middelburg in eins mit einem sich auszeichnenden, ungefähr eine Kabellänge südlich von Sauteelands Signalhaus, das in einem Hohlwege zwischen Sandhügeln steht, liegenden Sandberg erhält. Dies ist freylich ein sehr kurz gefaßtes Merkzeichen; man kan jedoch erforderlichen Falls sich dem Grunde bis auf 6 Klaftern Wasser nähern, wenn solches nur mit Vorsicht geschieht. Auf der andern Seite des Fahrwassers hebt sich der Grund mehr eben, weshalb das Wurfblei während des Lavirens auf dieser Seite der beste Führer wird.

Blakke-Raen ist ein großer rundlicher Grund, südwestlich von Drooge-Raen, mit 2 bis 4 Klaftern Tiefe bey niedrigem Wasser. Er höht auf allen Seiten allmählich an, besonders auf der westlichen, wo er sich mit Blankenberg Flak vereinigt, welchen Namen man der auf der nördlichen Seite von Hart-Bank-Rypt befindlichen Flakke, wo gemeiniglich 6 bis 7 Klaftern Wasser angetroffen wird, beygelegt hat. Auf Blakke-Raen ist viel gelothet worden, besonders auf der westlichen Seite desselben, wo man die Tiefe zwischen 3 und 5 Klaftern gefunden hat. Der Grund höht allmählich an, weshalb man auf das Senkblei sicher geht. Ist man westlich von Draage-Raen, so kann man auf die seichte Fläche einsegeln, bis Middelburgs Thurmspitze sich an Sauteelands Signalhaus entschließt. Rassens ist ein ziemlich großer Grund, welcher westlich von Walcheren auf der nördlichen Seite der Einfahrt zu Veur-Loo liegt. Die Tiefe auf demselben ist hin und wieder so gering, daß die Wellen bey niedrigem Wasser sich an dem Grunde brechen. Indessen höht er auf der nördlichen und westlichen Seite so allmählich an, daß man sich demselben auf das Loth mit Sicherheit nähern kann; auf der südlichen Seite hingegen ist er sehr steil. Auf der Nordwestseite kann man bei einer Tiefe von 4 Klaftern, über Stag gehen. Man ist mit ⅞ Fluth, bey einer Tiefe von 5½ Klaftern quer über das Ende desselben gegangen, nachdem Ost-Cappel und Domburg in eins ungefähr in O. z. N. etwas östlicher gebracht worden sind.

Das schmale Fahrwasser Veur-Loo ist die Haupt-Einfahrt von der See aus nach der Wester-Schelde hin, durch welche man nach den Städten Vliessingen, Antwerpen u. s. w. hinauf muß. Diese Einfahrt geht zwischen den Gründen Rassens und Drooge-Raen hindurch, wobey ersterer an Back- und letzterer an Steuerbord bleibt. In Friedenszeiten ist diese Fahrbahn mit Tonnen belegt, in Kriegszeiten sind aber diese gewöhnlich aufgenommen. Die 5 äußern Tonnen wurden vor Ausbruch des letzten Krieges quer vor der Einfahrt außerhalb der Gründe in der Richtung von N. O. und S. W. gelegt. Von diesen war die südwestliche roth, die mittelste schwarz, mit No. 7 am Ende bezeichnet, und die nordöstliche weiß; die übrigen Tonnen, 7 an der Zahl, waren alle schwarz. Sie lagen mitten in der Fahrbahn, weshalb die Schiffe zu beyden Seiten derselben passiren konnten. Der Grund auf der nördlichen Seite der Fahrbahn ist harter Sand; die südliche Seite hat einen weichern Grund. Die Tonnen wurden 1 bis 1½ Viertelmeilen aus einander gelegt, so daß man bey einigermaßen klarer Luft kaum eine passirt war, bevor die darauf folgende gleich zum Vorschein kam. Man darf hoffen, daß die Tonnen nach dem nunmehr zurückgekehrten Frieden in der vorigen Ordnung ausgelegt sind.

Seer Grund, der auch Sauteelands-Flat genannt wird, ist ungefähr ½ Meile lang, und wird bey niedrigem Wasser beynahe trocken. Er liegt zwischen dem Südostrande von Rassens und der Insel Walcheren. Das Fahrwasser zwischen diesem Grunde und der besagten Insel ist beynahe ½ Meile breit.

Caloo heißt die kleine Bank, welche in N. O. von dem nördlichen Ende des Rassens Grundes und in N. W. von West-Cappel auf Walcheren liegt. Auf der westlichen Seite höht dieser Grund allmählich an, seine nördliche Seite aber ist steil.

Der Grund Querens liegt nordöstlich von dem vorerwähnten. Von der Küste bey West-Cappel auf Walcheren läuft ein Landgrund gegen diesen Grund etwas hinaus, indessen ist das Fahrwasser zwischen der Insel und dem Grunde, welches Land-Diep genannt wird, nur für kleine Schiffe dienlich.

Zu Norden von Querens ist eine lange Bank, die 5 bis 7 Klaftern Tiefe hat. Durch Hülfe des Senkbleys kann man über sie wegsegeln

Banjard ist ein großer Grund, welcher auf der nördlichen Seite der Einfahrt nach der Oste-Schelde und westlich von der Insel Schouwen liegt. Bey niedrigem Wasser ist er auf verschiedenen Stellen beynahe trocken, zwischen welchen man jedoch bey hohem Wasser soll durchpassiren können. Auch läßt sich zwischen diesem Grunde und der Insel Schouwen hindurch segeln. Auf der südwestlichsten Spitze des Grundes liegt eine Tonne, Risgens genannt, die schwarz und weiß angestrichen, und auf deren Ende eine schwarze einer Sanduhr ähnliche Figur auf weißem Grunde gezeichnet ist; das Uebrige hat das Ansehn eines Dambrettes Sie hat ihre Lage über einer Tiefe von 3¼ Klaftern, bey niedrigem Wasser und zwar so, daß Middelburgs Thurmspitze eine Schiffslänge westlich von Ost Cappel und die Westhucke der Insel Schouwen in O. z. N. ½ N. r. w. gepeilt wird. Innerhalb dieser Tonne giebt es längs der Südseite des Grundes verschiedene schwarze Tonnen, die weiter unten näher beschrieben werden sollen.

Nordöstlich von Banjard liegt Nieuwesand, ein Grund, welcher sich ½ Meilen N W. und S. O. erstreckt. Bey niedrigem Wasser ist er hin und wieder trocken. Das Fahrwasser zwischen diesen beyden Gründen wird West genannt; auch giebt es ein schmales Fahrwasser östlich um sie herum, zwischen ihnen und der Insel Schouwen.

Nordost von Nieuwesand trift man einen andern Grund von ähnlicher Beschaffenheit an, jedoch nicht so lang, Hide genannt. Der Lauf zwischen diesen beyden Gründen wird Nieuw-Diep genannt; er hat eine Tiefe von 3 bis 4 Klaftern. Der Einlauf nördlich von Hide heißt Keel und führt nach Brouwershafen u. s. w. hin. Auf der nördlichen Seite vom Keel-Lauf liegt Oester Bank, welche sich von Goeree aus 2½ Meilen nach Westen erstreckt. Diese Bank hat bey niedrigem Wasser nur einige wenige Fuß Tiefe; der östliche Theil derselben, welcher beynahe trocken ist, wird Springer genannt. Zwischen dieser Bank und Goeree ist ein Lauf von 2 bis gegen 6 Klaftern Tiefe; in seiner Mündung aber, welche zwischen Oester-Bank und einem ½ Meile von Goerees westlicher Hucke gerade in Westen auslaufenden Riff, das in einer Spitze endet, und auf welchen man nur wenig Wasser antrifft, befindlich ist, giebt es nur eine Tiefe von 9 Fuß bey niedrigem Wasser. Dieser Lauf hat den Namen Kibitz erhalten.

Nördlich von Goeree liegt Hinter-Bank, welche Ost und West 1½ Meilen lang ist; sie hat eine etwas gebogene Gestalt. Der Lauf zwischen dieser Bank und der Insel wird Goeree-Gat genannt. Die Bank hat bey niedrigem Wasser größtentheils nur eine Tiefe von 9 Fuß. Die westliche Spitze von Hinter-Bank liegt im Norden, etwas westlicher, ungefähr ½ Meile von Goerees nordwestlicher Hucke. Zwischen jener westlichen Spitze der Bank und dieser Hucke ist eine Barre befindlich, welche bey niedrigem Wasser nur 13 bis 14 Fuß Tiefe hat. Weiter einwärts ist es tiefer, jedoch am tiefsten gegen die Insel hin, wo der Landgrund steil ist. Gegen die Bank hin nimmt die Tiefe allmählicher ab.

Zwischen der Nordostseite von Hinter-Bank, der Insel Voorn, und dem von dieser Insel über eine Meile im Westen auslaufenden Riff, West-Plaat genannt, ist der Quax-Diep-Lauf; dieser Lauf ist aber so schmal und die Tiefe desselben so gering, daß nur kleine Schiffe sich dessen bedienen können.

Hondt-Plaats sind Gründe, welche mitten in der Mündung des Maasflusses liegen und zur Ebbezeit trocken werden. Man kann zu beyden Seiten derselben einsegeln. Das südliche dieser Fahrwasser ist mit Tonnen belegt, kann jedoch nicht ohne Lothsen befahren werden.

## Außer den beschriebenen Gründen und Bänken giebt es noch weit ausserhalb der Küste deren mehrere, welche wir gleichfalls beschreiben und womit wir von Norden her den Anfang machen wollen.

Norder-Breed Bank. Diese Bank ist, wenn man ihre Länge in Betrachtung zieht, gerade nicht breit, ungeachtet sie den Namen breit führt. Ihre Länge nach N. O. und S. W. beträgt 1¾ Meilen. Ihre Lage ist ungefähr 4½ Meilen in N. W., quer vor der Westseite der Insel Schouwen. Die Südspitze liegt un-

Digitized by Google

gefähr auf einer Breite mit der Westhucke von Voorn, nämlich auf 51° 51′. In einer Entfernung von ungefähr 1 Meile innerhalb bemeldeter Bank und beynahe gleichlaufend mit derselben trift man eine andere an, Namens Middelbank, welche 7 Klaftern Wasser hat. Zwischen ihnen tiefe es 17 und innerhalb der Middelbank 14 Klaftern, welche Tiefe in der Nähe der Einfahrten zu Westen der Insel Schouwen bis zu 4 Klaftern allmählich abnimmt.

Die Nordwest-Bänke. Nordwest von Walcheren liegen 3 gleichlaufende Bänke, die unter dem Namen Nordwest-Bänke bekannt sind. Die innerste wird außerdem noch Steenbank, die mittelste Oost-Bank und die äußerste Breed-Bank genannt. Der südwestliche Theil der Steen-Bank liegt nordwestlich, etwas westlicher, zwischen 2 bis 3 Meilen von West-Cappel und erstreckt sich 2 Meilen nach Nordost, bis quer vor dem Westende von Banjard hin, wo man ein gutes Fahrwasser von 6 bis 8 Klaftern Tiefe hat. Um quer über den südwestlichen äußern Theil der Steen-Bank zu gehen, wo man ungefähr 7 Klaftern Wasser haben soll, muß man entweder die Mühle bey West-Cappel so eben an den östlichen Theil der Sandberge der Westküste von Walcheren halten, welche Sandberge von da aus in eins zusammen zu laufen scheinen, oder auch Middelburg auf die Mitte eines langen dunkeln Landes zu Osten von West Cappel bringen, welches Land in S. O. z. O. gepeilt wird. Erhält man Ost-Cappel auf die Mitte des ersten weißen Sandhügels, welcher etwas östlich von Domburgs Signalhaus liegt, so ist man innerhalb Steen-Bank. Dieser Grund ist auf beyden Seiten steil. Auf den beyden Enden desselben ist die Tiefe bey niedrigem Wasser während der Springzeit nur 11 Fuß, vielleicht nicht einmal so groß; allein ungefähr auf der Mitte soll es eine Rinne geben, welche da, wo Middelburgs Thurmspitze eine Schiffslänge östlich von Domburgs Thurmspitze erscheint, ungefähr 4 Klaftern Wasser haben soll. Wird West-Cappel in S. O. und Leisewegen in S. ½ W. gepeilt, und Middelburgs Thurmspitze eine Schiffslänge zu Westen von einem dunkeln Flecken, den man westlich von den weißen Hügeln bey Domburg sieht, zu stehen kommt, so ist man gerade bey dem Südwestende des Grundes, dicht an welchem man auf der innern Seite mit 9 Klaftern Wasser über Stag gehen kann. Auch läßt sich auf der innern Seite bey dem nordöstlichen Ende wenden, wenn Ost-Cappel in S. S. O ¼ O. gepeilt wird, und man Middelburg mit dem andren dunkeln Flecken, der eine Schiffslänge zu Westen des erstern liegt, in einer Richtung hat.

Das Westende der Ooster-Bank liegt in N. N. W. ½ W., ungefähr 3½ Meilen von West-Cappel. Auf demselben ist die Tiefe 7 und zwischen demselben und der Steen-Bank ungefähr 9 Klaftern.

Auf Breed-Bank giebt es 8 bis 9 Klaftern Wasser und 16 bis 17 zwischen derselben und der Ooster-Bank, wo die Breite ¼ bis ½ Meile ausmacht. Breed-Bank ist unter den erwähnten 3 Bänken die schmälste. Das westliche Ende derselben ist ungefähr 3¼ Meilen in N. W. von West-Cappel; sie erstreckt sich von da 1½ Meilen N. O. z. N.

Steen-Diep, oder das Fahrwasser zwischen der Steen-Bank auf der Nordwestseite und Queens, Calloo und Rassens Gründen auf der Landseite, hat mit hohem Wasser 12 bis 15 Klaftern Tiefe, wo es am tiefsten ist, wobey der Grund auf beyden Seiten allmählich anhöht. Sollte man indessen genöthigt werden zu laviren, dann muß man quer vor Calloo auf 7 Klaftern Tiefe bey hohem Wasser über Stag gehen, wenn das Wachthaus auf der Westhucke von West-Cappel S. O. ½ S. in die Sandhügel bey Souteland hineingeht und von ihnen gedeckt und die Kirche von Oost-Cappel mit der Westseite von einem Hain hinter dem grüngipfeligen Sandhügel im Osten in gerader Richtung und Domburgs Thurmspitze in S. O. z. O. gesehen wird.

Der Grund in Steen-Diep, welcher aus Sand und Moder besteht, hält ungemein gut. Es liegen hier immer Fischerfahrzeuge, wo man den Umständen nach einstweilen ankern kann.

Smal-Bank ist eine schmale Sandbank, ungefähr 2 Meilen vom Lande, welche sich N. O. und S. W. erstreckt; das Nordostende ist westlich von Viakke-Raen; das Südwestende verliert sich westlich auf Blankenberg-Flak, wo es sich vermuthlich mit Hart-Sand-Rypt vereinigt. Die Tiefe um diese Bank herum soll allmählich abnehmen, woran bey Nacht oder trübem Wetter die Nähe derselben beym Einsegeln zu erkennen ist. Man darf indessen, im Falle man in Ansehung seiner Stellung im Fahrwasser Zweifel hegt, nicht quer über die Bank gehen, damit der Strom zur Fluthzeit das Schiff nicht nach Osten hin versetze, und man, statt der Smale Bank nähee zu kommen, nach Drooge-Raen hinkomme.

Ridge oder Zehnfaden-Ridge ist eine Bank, die man neulich mit diesem Namen belegt hat. Sie erstreckt sich in S. W von der Steen-Bank, von welcher sie eine Art Fortsetzung zu seyn, und welche die Tiefwasser-Fahrbahn oder Schonewelde in zwey Theile zu theilen scheint. Sie liegt ungefähr ¼ Meile außerhalb der Schmal-Bank und eine Meile von Drooge-Raen. Sie kann ungefähr ¼ Meile breit seyn, und hat 8 bis 10 Klaftern Wasser. Auf beyden Seiten derselben nimmt die Tiefe nach und nach zu.

Digitized by Google

¾ Meile außerhalb der Bank Zehnfaden-Ridge iſt eine andere Bank, Witte-Bank genannt, die ſich O. z. N. und W. z. S. erſtreckt. Ihr öſtliches Ende tieft unregelmäßig von 8 bis 10 und weiter hin, dicht an einem unebenen Grunde, welcher in der Folge beſchrieben werden wird, von 12 bis 14 Klaftern. Dieſer unebene Grund liegt ungefähr 3¼ bis 3½ Meilen in W. ½ N. von West-Cappel. Ungefähr auf der Mitte der Witte-Bank oder bey der inneren und ſüdlichen Kante derſelben iſt eine große Untiefe, welche von einigen Thornton-Ridge genannt wird; ſie iſt ungefähr ½ Meile lang in N. O. z. O und S. W. z. W., dabey aber ſehr ſchmal, ſo daß man, wenn mit einem Boot quer über gerudert wird, nur Zeit hat, das Bleyloth ein Paar Mal auszuwerfen. Sie hat bey niedrigem Waſſer nur 13 Fuß Tiefe. Auf der weſtlichen Seite nimmt die Tiefe geſchwind zu, von 3 bis 5; auf der öſtlichen Seite geſchieht ſolches mehr allmählich von 4 bis 5 und weiter hin bis gegen 18 Klaftern. Nach der nördlichen Seite hin tieft es 6 und 7 Klaftern, welches die allgemeine Tiefe der Witte-Bank iſt. Befindet man ſich auf Thornton-Ridge, dann zeigt ſich die Thurmſpitze in Brügge, ungefähr in der Mitte zwiſchen Blankenberg und Leiſewegen. Der letzte Ort wird in S. S. O. ½ O. und West-Cappel in O. gepeilt; beyde in einer Entfernung von ungefähr 3¼ Meilen. So eben im Weſten von Leiſewegen iſt auf den Sandhügeln eine runde Erhöhung. Hält man Brügge in gerader Richtung mit dieſer, ſo führt der Cours öſtlich von dieſem Grunde frey davon. Oeſtlich von Blankenberg iſt eine kleine ſich auszeichnende Hucke; dieſe und Brügges Thurmſpitze in eins gebracht, führt weſtlich von dieſem Grunde frey davon. Es iſt indeſſen dabey zu merken, daß, da das Land niedrig und ziemlich weit entfernt iſt, dieſe Merkzeichen vom Verdecke eines Schiffs, das nicht ſehr hoch iſt, nicht gut wahrgenommen werden können.

Wascalls-Rabs ſind zwey oder drey Sandrücken, welche einen ſehr unebenen Grund und auf der öſtlichen Seite eine Bank haben, die ſich ½ Meile N. W. und S. O. erſtreckt. Man findet ſie nicht allgemein auf den Karten. Wascalls-Rabs ſtehen in einigem Zuſammenhange mit der Witte-Bank und haben eine ſehr unregelmäßige Tiefe, von 4 bis 10 Klaftern, wodurch ſie ſich von den andern da herum liegenden Gründen auszeichnen, wovon jedoch das vorerwähnte Ende der Witte-Bank eine Ausnahme macht, welche Bank zu ſchmal iſt, um mit Wascalls-Rabs verwechſelt zu werden, ſelbſt nicht einmal bey Nacht. Auf dieſen Sandrücken giebt es Stellen, wo man bey niedrigem Waſſer kaum 16 Fuß Waſſer vorfindet. Sie liegen ungefähr 3 Meilen von West-Cappel. Mit Middelburgs Thurmſpitze in O. S. O. ½ O. kommt man ihrem Südende frey vorbey, und ebenfalls wenn Brügge's Thurmſpitze auf der Oſtſeite von Leiſewegen hervortritt und in S. z. O. oder S. z. O. ½ O. gepeilt wird, allein dieſes letzte Merkzeichen hat eine ſolche Entfernung, daß es nur bey klarem Wetter geſehen werden kann. Das Kabbeln des Stroms gegen die Sandrücken, wie auch das Bleyloth, können bey einiger Aufmerkſamkeit vor Gefahr hinlänglich waenen.

Die auf der öſtlichen Seite von Wascalls-Rabs liegende Bank iſt eine Platte von ziemlichem Umfange mit ungefähr 7 Klaftern Waſſer; auf der Süd- und Nordſeite wird ſie tiefer. West-Cappel in O. S. O. ½ S. und Middelburg faſt ganz an die weſtliche Seite eines im Oſten davon liegenden ſehr dunklen Landes, oder ungefähr eben ſo weit auf der öſtlichen Seite von West-Cappel gehalten, als die Windmühle auf der weſtlichen Seite dieſes Orts ſteht, iſt das Merkzeichen dieſer Bank.

Schoneweide heißt das tiefe Waſſer, welches auf der ſüdlichen und öſtlichen Seite von der Smals-Bank und den Raens-Gründen begrenzt wird, und die Witte-Bank auf der weſtlichen Seite hat, und welches Waſſer auch Zehnfaden-Ridge in ſich begreift. Es hat eine Breite von ungefähr 1½ Meilen. Die Tiefe nimmt von der Südſeite aus nach und nach zu, nämlich bis 16 à 18 Klaftern; nimmt aber wieder ab gegen Zehnfaden-Ridge hin bis 10 à 8, von wo aus es abermals 18 à 17 Klaftern tieft, auf welcher Tiefe man ſich der Witte-Bank nahe befindet.

West-Bank iſt die äußerſte der Bänke außerhalb Vliesſingen; ſie liegt ungefähr ½ Meile außerhalb der Witte-Bank und hat 8 bis 10 Klaftern Waſſer. Die Breite iſt ungefähr ¼ Meile. Auf beyden Seiten derſelben nimmt die Tiefe allmählich zu. Sie erſtreckt ſich beynahe in S. W. von Wascalls-Rabs gegen die Ratel-Bank hin.

Die tiefe Rinne zwiſchen der Witte-Bank und West-Bank wird Hekelag genannt. Von der Witte-Bank aus nimmt die Tiefe allmählich zu bis 17 u. 19 Klaftern, gegen die Weſter-Bank hin aber auf eben dieſe Weiſe ab.

Dyks-Tail, (Long Bank) iſt eine Bank mit ungefähr 12 Klaftern Waſſer. Die Tiefe nimmt gegen ſelbige hin an beyden Seiten, Oſt und Weſt, allmählich ab, wodurch man ſich vor der Hinter-Bank, welche außerhalb jener liegt, in Acht nehmen kann.

Hinter-Bank, welche auch A Bank genannt wird, und außerhalb des nordöſtlichen Endes der Long-Bank liegt, iſt eine ſehr gefährliche Bank, indem ſie nur 12 bis 14 Fuß Waſſer hat, und vom Lande ſo weit

Digitized by Google

entfernt liegt, daß keine Küste zu sehen ist; es sey denn vom Mastkopp bey klarem Wetter. Uebrigens nimmt die Tiefe gegen die Bank hin allmählich ab, und man kann sich ihr bis auf 9 à 8 Klaftern nähern.

Beym Kreuzen zwischen diesen Bänken war es unsere (der Engländer) Regel, der Droog-Bank bey Nacht nur auf 8 Klaftern Tiefe nahe zu kommen, dann aber zu wenden und quer über die Ridge-Bank und noch eine andere Bank die etwas mehr Wasser hat und außerhalb Ridge liegt, auf einer Tiefe von ungefähr 17 Klaftern zu gehen; wir wußten dann, daß wir der Witte-Bank nahe waren. Darauf giengen wir aufs neue über Stag und segelten wieder einwärts. Allein hier war große Vorsicht nöthig, um nicht vom Strome während der Fluthzeit östlich gegen die Steen-Bank hin versetzt zu werden. Hatte das Wasser die Höhe der halben Fluth erreicht, so waren wir ohne Sorgen und giengen bey gutem Wetter über die meisten dieser Bänke hinweg. Wir bemerkten zwischen der Steen- und Witte-Bank den Unterschied, daß die erste sich auf beyden Seiten steil erhebt, die letzte aber nur auf der südlichen. Nähert man sich der Steen-Bank von Süden her, so wird das Bleyloth mehrmals eine Tiefe von 9 Klaftern anzeigen; allein nähert man sich der Witte-Bank so tritt sie plötzlich aus einer Tiefe von 16 bis 17 Klaftern hervor. Geht man einwärts von der Wester-Bank, dann nimmt die Tiefe gegen die Witte-Bank hin allmählich ab; die Nordwest-Bänke aber sind jäh. Bey Landwinden hielten wir uns unter der Kante von den Raens Gründen und führten nur so viele Segel, als zur Besiegung des Stroms so eben erforderlich waren, giengen darauf an der Kante dieser Gründe bald ein- und bald auswärts, je nachdem die Tiefe ab oder zunahm und arbeiteten uns hinein, wenn der Strom auswärts gieng. Allein bey unbeständigem Wetter, wenn der Wind schwach oder veränderlich war, hielten wir uns auf eben die Weise bey Zehnfaden-Ridge; ließ das Wetter dagegen an, unbeständig zu werden, so giengen wir gewöhnlich zeitig auf die äußere Seite der Witte Bank, indem wir uns während der Nacht zwischen dieser und der West-Bank hielten; vermutheten wir aber Wind und stürmische Witterung, so liefen wir gewöhnlich vor die Wester-Bank hinaus, um zwischen Dyk-Tail, (Long-Bank), Hinter-Bank, Brede- und Oost-Bank den für das Schiff erforderlichen Raum zu erhalten. Wären wir indessen von einem harten N. W. Sturm oder von nördlichem Winde, welcher es beschwerlich gemacht hätte, Segel zu führen, überfallen worden, so hätten wir zur Absicht gehabt in Steen-Diep zu ankern, indem die außen vor liegenden beyden Bänke hinlänglichen Schutz zu gewähren schienen, und da die Ströme mit diesem Winde immer quer auf den Windstrich einlaufen, so dürften die Taue mit Ausnahme desjenigen kurzen Zeitpunktes, in welchem der Wechsel der Ebbe und Fluth Statt findet, wenig dabey leiden. Bey allen Winden mit Ausnahme des S. W. Windes, welcher eine böseartige kurzklobbelnde See zwischen den Bänken hervorbringt, ist hier eine gute Rhede; wollte man aber von dieser Rhede weggehen, so hat man einen sehr guten Auslauf zwischen der Steen-Bank und Banjard und Raum genug, um in die freie See hinaus zu kommen. Will man mit einem westlichen Winde von hier unter Segel gehen, so muß dies in der Zeit geschehen, in welcher die Fluth strömt, da man in dem Falle auf der Steen-Bank gewöhnlich viel Wasser antreffen wird; denn die Vorfluth giebt hohes Wasser, die Hinterfluth aber nur halbe Ebbe *).

## Beschreibung des Fahrwassers zwischen Ostende und dem Maasflusse, imgleichen der dazwischen befindlichen Einfahrten.

Will man von Ostende nach Sluys segeln, so geht man längs der Küste innerhalb Hart-Sand auf 5 bis 6 Klaftern Tiefe hin, bis man nahe an Blankenberg hinkommt; dann hält man von der Küste ab, bis auf eine Tiefe von 6 à 7 Klaftern, um dem Landgrunde zu entgehen, welcher hier etwas weiter hervortritt, als auf beyden Seiten nach Westen oder Osten von diesem Orte. Ist man diesem Grunde vorüber, nähert man sich der Küste abermals auf eine Tiefe von 5, 4 und 3 Klaftern, bis man die Tonne erreicht hat, welche auf dem Ende des von Cadsand auslaufenden Predermark-Riffs liegt, da man dann in die Fahrbahn zwischen dem festen Lande und Cadsand hineinliegt, wobey die Tonne an Bickbord bleibt. Zwischen Ostende und Sluys giebt es nur einen Thurm mit Spitze, welcher Thurm letztgenanntem Orte am nächsten steht, und einen viereckigen Thurm zwischen sich und diesem Orte in der Mitte hat. Kommt die Thurmspitze zwischen zwey Sandhügel, und der viereckige Thurm und ein großer Sandhügel, der östlich vor der andern liegt, mit einer Windmühle in der

*) Diese Anmerkung läßt sich zwar nicht zu der simplen Beschreibung der Küsten und der schmalen Fahrwasser rechnen; die verschiedenen darin enthaltenen Nachrichten aber sind so bemerkenswerth, daß wir, da sie aller Wahrscheinlichkeit nach für ein Schiff, welches zufälligerweise zwischen diese Bänke hinein geriethe, von großem Nutzen seyn können, geglaubt haben, sie nicht weglassen zu dürfen.

Mitte, in eins, so ist man quer von der Tonne auf Predermark. Das Dorf Sluys liegt in S. z. O. ¾ Meile von derselben. Von der Tonne an soll man auf das Dicke von Cadsand hineinsteuern; der Cours ist beynahe O. S. O.

Es führen verschiedene Einfahrten zwischen Bänken und Gründen in die West-Scheide bis Vliessingen und weiter hin bis Antwerpen hinauf. Segelt man von Predermark's Tonne nach Vliessingen durch Inner-Wieling, so wird zuerst längs dem Lande auf 5, 6 bis 7 Klaftern Tiefe gesteuert, bis man Vliessingens große Thurmspitze so eben Süden vor dem Rathhause offen hat, in welchem Merkzeichen man nach Vliessingen hinanlangt. Etwas außerhalb der Nordwestseite von Cadsand ist eine Sandbank befindlich. Für diese Bank ist das Quermeerkzeichen eine auf Cadsand stehende Thurmspitze in gerader Richtung mit einem der Küste naheligenden, mit rothen Dachziegeln gedeckten Hause. Sollte man sich durch Inner-Wieling hindurch laviren, so kann man einwärts auf Cadsand bis zu einer Tiefe von 6 bis 5 Klaftern und auswärts auf die Bänke bis zu einer Tiefe von 8 bis 7 Klaftern hinhalten. Mitten in diesem schmalen Fahrwasser hat man 8, 9 bis gegen 10 Klaftern Wasser. Auf dem südlichen Schlagbug kann man Vliessingens Thurmspitze ungefähr eine Thorweite von dem Rathhause frey offen davon halten; auf dem nördlichen Schlagbug aber kann man sie fast in eins bringen. Man muß, wenn man in den Lauf hinaufkommt, sich ziemlich nahe an die Südseite halten, um Elboog, welches bey niedrigem Wasser trocken wird, zu entgehen. Sobald man Elboog vorbey ist, hält man auf Vliessingen ein, und ankert auf einer Tiefe von 10 bis 12 Klaftern.

Der rechte Einlauf von der See aus nach Veurloos Rinne, wenn man nach Vliessingen segelt, geht zwischen dem unbenen Grunde der Witte-Bank und Waseglis-Rabs hin, mit West Cappel in O. z S. und Middelburg's Thurmspitze mitten zwischen West-Cappel und den Sandhügeln. In dieser Richtung wird man, nachdem man auf 8 bis 9 Klaftern Tiefe quer über die Oester Bank gegangen ist, tiefes Wasser und nicht weniger als ungefähr 12 Klafteen haben, bis man Zehnfaden-Ridge in Schoneweide erreicht.

Der sogenannte Veurloo- oder Deurloo-Einlauf ist, wie gesagt, der Haupt-Einlauf von der See aus in die West-Scheide. Beym Einsegeln zwischen Droogo-Raen und Rassens, muß man, sobald Walcheren sich zeigt, West-Cappel in die Breite eines Segels zu Norden von den hohen Sandbergen frey offen davon bringen, ungefähr in O. ½ S., um die vorhin beschriebenen Tonnen ansichtig zu werden *). Der Cours nach der dritten Tonne, gemerkt No. 5, ist beynahe S. O., mit einer Tiefe von 5 bis 4½ Klaftern bey niedrigem Wasser; von No. 5 bis No. 4 ungefähr S. O. z. O. mit einer Tiefe von 4½ Klaftern und von No. 4 bis No. 1, ungefähr O. S. O. mit 4, 5 und 6 Klaftern Tiefe. Während man von Tonne zu Tonne steuert, ist es nothwendig, auf die von den quer über das Fahrwasser laufenden Strömen herrührende Abtreibung des Schiffs aufmerksam zu seyn. Das durch den Lauf führende Haupt-Längenmeerkzeichen besteht darin, die weiße Mauer mitten zwischen der Vliessinaener Kirche und dem Rathhause zu halten. Man kann, wenn man bey Gegenwinde lavirt, auf Raens und Rassens zusegeln, auf Raens bis die Kirche von Vliessingen und die weiße Mauer in eins gehen, und auf Rassens, bis das Rathhaus und erwähnte Mauer einander decken. Mit einem tiefstechenden Schiffe muß man nicht eher in den Veurloo-Lauf hinein- und den äußersten Tonne, gemerkt No. 7, vorbeysegeln, als bis die halbe Fluth sich eingestellt hat, indem man nur alsdann erwarten kann, die gehörige Tiefe in dem schmälsten und untiefsten Theil dieses zwischen Raens und Rassens befindlichen Laufes vorzufinden; übrigens trift man nicht unter 5 Klaftern Wasser an.

Ist man die innere Tonne No. 1 passirt, und also innerhalb Geer und Souteiands Flat, so ist es rathsam, um Elboog auszuweichen, sich ziemlich nahe an die Insel Walcheren zu halten, deren Küste rein ist.

Bey der äußersten Tonne des Veurloo-Einlaufs läuft der Strom während der Vorfluth sehr stark südlich, während der Halbfluth südöstlich, und während der Hinterfluth gerade in den Lauf hinein, zur Zeit der Ebbe nimmt der Strom die entgegengesetzte Richtung.

Zum Einsegeln in den Botkil-Lauf nördlich um Rassens herum nach Vliessingen hinunter, muß man West-Cappel mit Rücksicht auf Wind und Strom zwischen O. z. S. und O. S. O. halten, und kommt man so nahe, daß die Meerkzeichen deutlich zu erkennen sind, so muß man eine große Baake **), die südlichste innerhalb West-Cappel, innerhalb der großen Sandhügel offen und gedeckt ***) halten und O. S O. zwischen Rassens und Calloo-Sand hinsteuern, bis man der Küste ziemlich nahe gekommen ist. In der Mündung

*) Siehe Seite 49.

**) Im Kriege wird die Baake gewöhnlich weggenommen.

***) Dieß ausdruck: "offen und gedeckt," scheint undeutlich.

dieſes Laufs tieft es 13 Fuß, allein weiter einwärts 5 bis 6 Klaftern, alles bey niedrigem Waſſer. Man ſegelt längs der Küſte hin, welche ziemlich ſteil iſt, in der Entfernung einer Kabellänge. Raſſens Grund höht auf der Nordſeite allmählich an. Man fährt auf die Weiſe foet, längs der Küſte hinzuhalten, um der bemeldeten Geer-Bank zu entgehen, deren Weſtende dieſſeit der Sonteland's Brake ſeinen Anfang nimmt. Das Quermerkzeichen für Geer-Bank iſt ein kleiner viereckiger Thurm mit einem Topp gerade vor einem breiten Wege, welcher von der Küſte hinauf geht; und bis zu dieſem Merkzeichen muß man ſich nahe an die Küſte halten. Hernach wird weiter nach der Rhede von Vliesſingen hinaufgeſteuert.

Diejenigen, welche von der Nordſeite kommen und ſich des Oſt-Gats, welches auch Fiſcher-Gat genannt wird, bedienen wollen, müſſen Oſt-Cappel in S. O. z. S. bringen. Bey Beybehaltung dieſes Courſes bekommt man, bevor man die Länge der Steinbank erhält, die Weſt-Cappel Brake und die Kirchthurmſpitze dieſes Orts in eins. Sollte aber zwiſchen dieſen Gegenſtänden eine Oeffnung entſtehen, ſo muß man die Gegenſtände ſobald als möglich zuſammenbringen. Mit dieſem Merkzeichen kann man bey niedrigem Waſſer auf 4 Klaftern Tiefe über die Mitte der Stein-Bank gehen. Tritt aber die Thurmſpitze auf einer der beyden Seiten der Brake hervor, ſo bekommt man eine geringere Tiefe. Jenſeit der Bank trift es bis zu 12 und 14 Klaftern. Mit dem angeführten Merkzeichen geht man auf 3½ bis 4 Klaftern Waſſer gerade zwiſchen Calloo und Querens Gründe hinein, worauf man, wie im Vorhergehenden geſagt iſt, längs der Küſte von Walcheren in der Entfernung einer Kabellänge, hinhält.

Zum Einſegeln in die Oſt-Schelde *) giebt es gleichfalls der Einfahrten zwiſchen den Inſeln und Gründen mehrere. Schiffe, die nach Veer oder Camp-Veer beſtimmt ſind, und von der nördlichen Seite herkommen, müſſen, um dem Nordoſtende der Stein-Bank zu entgehen, die Thurmſpitze von Weſt-Cappel zu Weſten davon rechtweiſend S. bringen und dieſen Cours ſo lange fortſetzen, bis die Thurmſpitze in Middelburg mitten zwiſchen Domburg und Oſt Cappel zu ſtehen kommt, welcher Cours zu Süden von Risgens Tonne auf Banjard führt. Dieſe Tonne muß man an Backbord in der Entfernung ½ Meile laſſen. Eine andere bey niedrigem Waſſerſtande auf 3 Klaftern Tiefe liegende Tonne öſtlich von dieſer, und wie die äußere Tonne gemerkt, muß gleichfalls in einer anſehnlichen Entfernung an Backbord bleiben. Iſt man vor dieſen Tonnen vorbey, ſo kann man der Küſte von 10 bis auf 6 Klaftern Tiefe zuſteuern, indem man die Thurmſpitze von Middelburg mitten zwiſchen den Thurmſpitzen in Domburg und Oſt-Cappel hält; hierauf wird O. z. N. längs der Küſte auf 5 und 7 Klaftern Waſſer geſteuert, und dieſer Cours führt nach einer Tonne hin, welche auf dem weſtlichen Ende eines Sandes liegt, den man Lochill nennt.

Wird man genöthigt, zwiſchen Risgens Tonne und Querens Grund zu laviren, ſo kann man ſüdwärts hinhalten, bis die Thurmſpitze in Middelburg und die Thurmſpitze in Domburg in eins kommen und nordwärts bis Middelburgs Thurmſpitze die in Oſt-Cappel deckt. Gegen Banjard hin muß man auf 10 bis 9 Klaftern Waſſer über Stag gehen. Gegen Querens hin kann man bis auf 8 à 7 Klaftern Tiefe anſegeln; zu Oſten von Querens aber auf die Küſte zu bis auf 7, 6 und 5 Klaftern Waſſern einhalten.

Die Tonne auf dem Weſtende von Lochill iſt ſchwarz und liegt auf 3 Klaftern Tiefe bey niedrigem Waſſer. Sie muß auf der Backbordſeite, gleich zwey andern ſchwarzen Tonnen, bleiben, die innerhalb ſelbiger auf einem und demſelben Grunde, der auf beyden Seiten ſteil iſt, liegen. Man muß auf dem Strom ſehr achtſam ſeyn, indem er beym Anſchwellen des Waſſers in den Room-Pot-Lauf ſtarck eindringt. Außerdem giebt es noch eine runde Tonne, welche auf einem von der Inſel auslaufenden Grunde liegt; dieſe Tonne muß an Steuerbord gehalten werden. Iſt ſie aber zurückgelegt, ſo muß man ſich unter die Küſte hinaufkneifen, um einem kleinen, 2 Kabellängen von der Küſte liegenden Grunde, Roompel genannt, zu entgehen. Für Veer-Gat iſt das Längenmerkzeichen die alte Kirche in Campveer, die einen Thurm ohne Spitze hat, frey außerhalb der Sconce Hucke, und das Quermerkzeichen Middelburgs Thurmſpitze in gerader Richtung mit der Sconce Hucke zu halten. Die im Veer-Gat befindlichen drey Tonne liegen in der Mitte des Einlaufs; es iſt jedoch am beſten, ſie an Backbord bleiben zu laſſen und den Lauf zwiſchen ihnen und der Inſel zu wählen. Zwiſchen der

*) Zu mehrerer Deutlichkeit in Anſehung der Einſegelung in die Oſt-Schelde oder in die Einfahrten zwiſchen den Inſeln Walcheren und Schouwen, wir auch zwiſchen Schouwen und Goeree ſchließen wir eine Copie von derjenigen Specialkarte an, welche der Marſchall Verhuell dem Miniſter der franzöſiſchen Marine, Sr. Excellenz dem Viceadmiral Decres, im Jahr 1809 mitgetheilt hat, welcher ſie hat herausgeben laſſen. Die Karte dürfte daher keinen gewöhnlichen Werth haben. Man wird jedoch bemerken, daß die in dieſer Beſchreibung erwähnten Tonnen, welche in jenen Einfahrten ausgelegt werden, wie auch verſchiedene Merkzeichen, ſich auf der Karte nicht angemerkt finden. Vermuthlich rührt ſolches daher, daß die Karte während des Krieges heraus kam. Auch entſpricht die Karte nicht in allen Theilen der hier aufgenommenen Beſchreibung; allein man wird ſich noch erinnern, daß die Beſchreibung aus einem engliſchen Werke entlehnt und nur Ueberſetzung iſt. Wir haben uns, aller angewandten Mühe ungeachtet, nichts Zuverläſſigeres verſchaffen können.

Digitized by Google

eeſten und zweyten Tonne iſt die Tiefe 2 bis 2½, zwiſchen der zweyten und dritten 4 bis 6, und innerhalb der dritten zwiſchen 6 bis 8 Klaftern bey niedrigem Waſſer.

Will man von der See her durch das ſchmale Fahrwaſſer von Naam-Pot nach Zierikzee gehen, ſo muß man, nachdem man innerhalb Risgens Tonne gekommen iſt, öſtlich van den auf dem van Nord-Beveland auslaufenden Riff liegenden Tonnen abhalten. Dieſes Riff wird Oueuſt genannt. Die ſchwarzen Tonnen auf dem Grunde van Laehill müſſen in ziemlicher Entfernung an Steuerbord bleiben. Die Tonne auf dem Ende von Oneuſt, welche quer vor der innern unter denen auf Laehill liegt, iſt weiß. Außer dieſer Tonne giebt es längs der Nordſeite des Oneuſt-Riffs zwey andere Tonnen und drey Steckbaaken, die alle an Steuerbord bleiben. Von der innerſten der letztgenannten geht das ſchmale Fahrwaſſer ſüdlich um Roche Grund bis Zirikzee, auf der Inſel Schouwen, hinauf.

Bey der Einfahrt nördlich van Walcheren ſtrömt die Vorfluth nach Süden zu, die Mittel- und Hinterfluth aber gerade in die Einfahrt hinein, allein der Stream nimmt während der Ebbe die entgegengeſetzte Richtung. Stellt ſich die Fluth in der offenen See ein, ſo hat man in der Einfahrt die Vorebbe; ſtellt ſich aber in der offnen See die Ebbe ein, ſo hat man in der Einfahrt die Vorfluth.

Nach Brouwershafen hin, welches auf der Nordſeite der Inſel Schauwen liegt, hat man drey Einfahrten, nämlich Nieuwe-Diep, Keel und Kibitz, von welcher letztern vorher Seite 50 die Rede geweſen iſt. In Nieuwe-Diep, welches am ſüdlichſten iſt, tieft es nur 2¼ bis gegen 3 Klaftern; in Keel aber, wo man das beſte Fahrwaſſer hat, iſt das Waſſer eine Klafter tiefer. Das Merkzeichen für die Einfahrt in Nieuwe-Diep iſt der höchſte Leuchtthurm, welcher auf dem Weſtende der Inſel Schouwen ſteht, zu Süden frey von dem niedrigen, welches ungefähr S. O. z. O. iſt. Daeauf kann man auf das Blevoth längs der Küſte hingehen bis der Thurm van Renifte auf die nordweſtliche Seite der Inſel Schouwen in O. S. O. kammt.

Will man durch die Einfahrt Keel ſegeln, ſo wird der Thurm von Renifte beynahe in O. S. O. und in gerade Richtung mit dem öſtlichſten der hohen Sandhügel gebracht. Dieſes Merkzeichen hält man feſt, bis man Outdarps Thurm auf Goeree, welcher eine weiße Thurmſpitze hat, mit der Kirche van Goeree in gerade Richtung erhalten hat. Dieſes letzte Merkzeichen wird bis zur zweyten Tonne hineinführen. Sollte man aber keine Tonne vorfinden, ſo ſetzt man ſeinen Lauf nach demſelben Merkzeichen fort, bis Bommene, ein Dorf öſtlich von Brouwershafen, außerhalb der Hucke, Oreſtert genannt, ein wenig zu Weſten von Brouwershafen erſcheint, und dieſes letzte Merkzeichen wird bis Brouwershafen hinaufführen. Die Einfahrt Keel iſt breit und tief und für die größten Schiffe dienlich. Findet man ſich wegen des Windes veranlaßt zu laviren, ſo kann man ziemlich weit auf beyde Seiten der äußern und der zweyten Tonne gehen; das beſte Fahrwaſſer iſt indeſſen auf der ſüdlichen Seite derſelben. Die dritte Tonne liegt auf einer Sandſpitze, welche von der Oſter-Bank austritt, weshalb man ſich nothwendig ſüdlich vor derſelben halten muß. Die ganze Nordküſte der Inſel Schouwen iſt ſteil. Die kleinſte Tiefe im Gat iſt gerade zwiſchen dem Weſtende der Oſter-Bank und des Hide-Sandes, wo es 3½ Klaftern tief, übrigens giebt es in Keel bey niedrigem Waſſer eine Tiefe von 4 bis 10 Klaftern. In dem Fahrwaſſer van Keel liegt man ſo gut, wie auf einer Rhede.

Will man das Goeree-Gat anlaufen, ſo muß man den Kirchthurm von Goeree und die auf der Nordweſtküſte der Inſel ſtehende Baake in eins bringen, ungefähr in O. S. O. ½ O. Auf dieſem Thurm wird ein Steinkohlenfeuer unterhalten, welches mit einem Fenſtergebäude verſehen und 144 däniſche Fuß hoch iſt. An der Mündung der Einfahrt nach Goeree-Gat liegt, wie wir Seite 50 bemerkt haben, eine Barre, welche quer über die Einfahrt geht, nämlich von dem äußerſten Ende der Hinter-Bank an, bis gegen die Inſel hin. Auf dieſer Barre iſt es am tiefſten auf der ſüdlichen Seite, wo die Kirche van Goeree ſich an das zu Süden vor der Baake ſtehende Haus anſchließt. Bey niedrigem Waſſer hat ſie 13 bis 14 Fuß Tiefe; bey gewöhnlichem Hochwaſſer ſteigt das Waſſer 7 bis 8 Fuß, allein zur Springzeit und mit ſtarken nordweſtlichen Winden wächſt es höher an. Kommt die Kirche von Zierikzee und die weſtliche Seite der Inſel Goeree in eins, dann wird man entweder die Barre paſſirt oder innerhalb derſelben ſeyn. Soll man ſich über die Barre laviren, ſo kann man nach Norden hinhalten bis Outdorps Kirche ſo eben die Baake berühre und nach der Südſeite hin, bis Goeree's Kirche mit dem zu Süden von der Baake ſtehenden Hauſe in gerade Richtung kommt. Gegen die Hintere Bank hin nimmt die Tiefe allmählich ab, allein das Goeree-Riff iſt ſteil und die Tiefen gegen die Inſel hin ſind uneben. Befindet man ſich innerhalb der Barre, ſo ſteuert man längs dem Lande hin auf einer Tiefe von 5 bis 7 Klaftern, allein von der Slim-Hucke läuft ein kleines Riff oder ein kleiner Landgrund aus, weshalb man ſich da etwas mehr von der Küſte entfernt halten muß. Iſt man innerhalb der Inſel, kann man auf ungefähr 7 Klaftern Waſſer ankern. Die Hafenzeit in Goeree-Gat iſt 1½ Uhr, allein die Fluth ſtrömt außen vor bis 4½ Uhr. Auf den Bänken, außerhalb der Inſeln Schouwen und Goeree geht der Zeitſtrom mit der Sonne rund. Die Hinterfluth

ſtröme zuletzt gerade hinein und bleibt darauf ſüdwärts hin, bis die Ebbe in Strom iſt. Die Ebbe läuft gerade ſeewärts aus; die Vorfluth nimmt zuerſt auf eine kurze Zeit ihren Lauf nordwärts.

Segelt man weiter nach Helvoet-Sluys hinauf, ſo muß die Mühle in der Breite eines Segels auf der nördlichen Seite der Goereer Kirche gehalten werden. Die durch Ebbe und Fluth verurſachten Ströme laufen hier ſehr ſtark ein und aus.

Das Längenmerkzeichen für das Einlaufen in Quaks-Diep zwiſchen der Hinter-Bank und dem weſtlichen Riff der Voorn Inſel, iſt ein zu Noorden von Helvoet-Kopf ſtehender Baum frey offen auf der Nordſeite des Quaks-Hauſes. Dieſer Einlauf iſt aber ſchmal und ſoll nur Tiefe für kleine Schiffe haben.

Das Merkzeichen für die äußerſte Tonne in der Mündung des Maas-Fluſſes iſt Goerees Kirche in S. S. W ½ W., Briels Thurm in S. O. z. S. und Graveſands Thurmſpitze in O. z. N.; allein ohne Lothſen läßt ſich nicht in den Fluß hineinſegeln. Auf dem Kirchthurm zu Briel iſt ein Leuchtfeuer von ähnlicher Einrichtung, wie das auf dem Kirchthurm zu Goeree, deſſen Höhe über der Waſſerfläche 214 Amſterdammer oder 193 däniſche Fuß beträgt; weil aber dieſes Leuchtfeuer zu weit landeinwärts ſteht, um von der See aus gehörig geſehen zu werden, ſo hat man die Abſicht, einen Leuchtthurm auf der Hollands-Hucke zu errichten.

## Von der Küſte zwiſchen dem Maasfluſſe oder zwiſchen der Hollands-Hucke und dem Texel.

Die ganze Küſtenſtrecke von Hollands-Hucke an bis zum Texel hin iſt eine ebene Sandküſte, die größtentheils nur Sandhügel oder Dünen enthält. Sie iſt durchaus rein bis auf einen quer vor dem Fiſcherweiler Petten liegenden kleinen Grund, Polder genannt, der jedoch dem Lande nicht über ½ Meile entfernt liegt. Uebrigens kann man längs der Küſte auf 4 bis 5 Klaftern Tiefe hinlaufen. Der Kirchen, Thürme, Leuchtfeuer und dergleichen, an welchen man erkennen kann, auf welcher Höhe man ſich außerhalb der Küſte befindet, giebt es mehrere.

Die Kirchthurmſpitze in Graveſand, welche eine halbe Meile öſtlich, innerhalb der Hollands-Hucke liegt, iſt ſehr hoch und kenntlich. Etwas nördlich von Graveſand ſteht ein viereckiger Thurm, mit einem kleinen Topp. Gerade vor demſelben an der Küſte, iſt ein weißer Sandhügel befindlich, der höher iſt als die übrigen. Man ſieht auf der See die Thurmſpitzen der Stadt Haag, der eine Thurm derſelben iſt beſonders groß. Der Fiſcherweiler Scheveling liegt an der Küſte unter von Haag; es hat eine Kirche mit einer kleinen Thurmſpitze *). Ungefähr 1½ Meilen zu Noorden von Scheveling liegt Katwyk-op-Zee, welcher Ort eine ſehr große Kirche mit einer kleinen Thurmſpitze hat. Südlich von dieſer Kirche ſteht eine Baake, welche von der See aus einer Thurmſpitze ähnlich ſieht. Gleichfalls zeigen ſich die Thurmſpitzen von Rynburg und Walchenburg, obgleich dieſe Oerter etwas landeinwärts liegen. Etwas über eine Meile von Katwyk liegt Nordwyk-op-Zee, welches einen mit einer Spitze verſehenen viereckigen Thurm hat. Die Sandhügel an der Küſte ſind etwas höher hier, als weiter ſüdwärts. Nordwyk-op-Land, welches innerhalb derſelben liegt, hat eine Kirche, die, außer einem kleinen Thurm auf ihrer Mitte, mit einem viereckigen Thurm verſehen iſt, auf welchem eine kleine Baake ſteht. Zwey gute Meilen nördlich von Nordwyk-op-Zee liegt unmittelbar an der Küſte Sandvoort mit einer hohen Thurmſpitze. Iſt man gerade vor dieſem Orte, ſo erblickt man ein großes Haus, neben welchem eine Scheune, und ſüdlich davon ein kleiner Hügel liegt, welcher dem Topp einer Baake ähnlich iſt. Uebrigens giebt es hier, wie auf dem vorhergehenden Theil der Küſte, viele weiße Sandhügel, allein die hier herumliegenden haben gleichſam geſpaltene oder gedoppelte Gipfel und ſind etwas höher als die weiter ſüdlich. Zu fernerer Landkennung auf dieſer Höhe kann die Hariemer Kirche dienen, die von der See aus deutlich zu ſehen iſt; der mit einer Spitze verſehene Thurm ſteht mitten auf der Kirche.

In einer Entfernung von etwas über 2 Meilen nördlich von Sandvoort, liegt Wyk-op Zee mit einem viereckigen Thurm ohne Spitze, und am Strande ein Sandhügel; bringt man dieſen Sandhügel und den Thurm in eins, ſo ſcheint es, als ob der oberſte Theil des Thurms auf dem Sandhügel ſtände und ein Leuchtthurm wäre. Eine gute halbe Meile quer innerhalb Wyk-op Zee liegt das Dorf Beverwyk mit einer hohen Thurmſpitze, die jedoch nicht ſpitz zuläuft. Abermals ungefähr 2 Meilen nördlich von Wyk-op-

*) Bey Scheveling wie auch bey Sandvoort welcher Ort hernach vorkommen wird, zünden oft die Fiſcher, wenn die Fiſchreedte in See ſind, beſonders in den Wintermonaten, ein kleines Feuer an; ein ſolches Feuer kann aber nicht zu den eigentlichen Küſten-Leuchtfeuern gezählt werden.

Zee kommt man zu Egmont-op-Zee, wo ein viereckiger Thurm ohne Spitze ist, in dessen Nähe sich 2 Leuchtfeuer befinden, die aber bis jetzt bloße Steinkohienfeuer sind, deren Feuerpfannen in freyer Luft auf den Sanddünen 80 Fuß über die Wasserfläche erhaben und dabey der See so nahe stehen, daß sie sich von den Segeinden nicht in eins bringen lassen.

Zu fernerer Kennung wird bemerkt, daß Egmont-Binnen drey Thurmspitzen hat, von welchen die eine größer ist, als die andern. In dieser Gegend ist die Küste niedrig und hat hin und wieder einzelne Sandhügel.

Die ausgezeichnetste Kennung auf der ganzen Küste ist Kamper-Duyn, ein hoher Sandberg, welcher bey klarer Luft in einer Entfernung von ungefähr 5 Meilen und nach einer allgemeinen Angabe auf 14 Klafteen Tiefe gesehen werden kann *). Schiffe, die von Westen herkommen, und nach dem Texel bestimmt sind, suchen gewöhnlich davon Kennung zu nehmen. Man kann unbesorgt auf das Land hinhalten, bis auf eine Tiefe von 6, 5 und 4½ Klafteen und längs demselben hinsegeln; wobey man sich jedoch vor dem erwähnten Grunde Polder, der quer vor Petten liegt, in Acht zu nehmen hat.

Nächst Kamper-Duyn ist Kyk-Duyn, auf der Landspitze an der Südseite der Einfahrt zum Texel **), der ausgezeichnetste Gegenstand auf der Küste. Auf diesem ziemlich hohen weißen Sandberge liegt eine kleine Festung; auch befindet sich daselbst ein Leuchtfeuer, das, wie die übrigen erwähnten Leuchtfeuer dieser Küste, nur ein Steinkohienfeuer ist, dessen Feuerpfanne auf einigen Pfählen ruht. Es soll sich 90 dänische Fuß über das Meer erheben. Wer hier nicht genau bekannt ist, muß darauf aufmerksam seyn, daß besonders die beyden Sandberge Kamper- und Kyk-Duyn nicht verwechselt werden, indem das Land zwischen Kamper-Duyn und Kallands-Oog so niedrig ist, daß es in einer gewissen Entfernung von der Küste das Ansehn eines Einlaufs hat, und zwar dem nicht ungleich, der sich zwischen Kyk-Duyn und Texel befindet.

Auf verschiedenen Häusern des Fischerweilers Petten sind kleine Windmühlen angebracht. In einiger Entfernung vom Lande haben diese Häuser das Ansehn kleiner Hügel. Der Ort hat eine Kirche mit einer kleinen Thurmspitze. Ist man gerade davor, so sieht man die kleine Thurmspitze mitten auf der Kirche; wird die Kirche von der südlichen oder nördlichen Seite aus betrachtet, so gleiche sie einer großen Scheune. Unmittelbar am Dorfe liegt ein Sandhügel, auf welchem ein großes Gebäude steht, welches einige Aehnlichkeit mit einem Leuchtthurme hat. Dies zusammengenommen könnte leicht den erwähnten Irrthum veranlassen.

Die Küsten zwischen Petten und Kyk-Duyn besteht aus lauter kleinen Sandhügeln. Die Küste der Insel Texel hat ein ähnliches Ansehn. Auf dieser Insel giebt es 4 Kirchen, von welchen drey Thurmspitzen haben, die vierte, die ohne Thurmspitze ist, läßt sich nicht nur dadurch, sondern auch an ihrem blauen Dache erkennen.

Es ist leichter mit nördlichem Winde längs der Küste von der Hollands-Hucke bis zum Texel, als im entgegengesetzten Falle mit südlichem Winde vom Texel bis zur Hollands Hucke zu laviren, weil mit südlichem Winde die durch die Ebbe verursachten Ströme längs diesem Theil der holländischen Küste sehr schwach sind.

## Von der Einfahrt zum Texel.

Gerade vor der Einfahrt zum Texel liegen zwey große Sandbänke, Syber- und Norder-Hagz genannt. Zwischen diesen Bänken ist früher eine Durchfahrt gewesen, allein harte Ströme und westliche Winde, bey welchen die Wellen sich an den Gründen gewaltsam brechen, wühlen aus dem Meeresgrunde Sand herauf, wodurch diese Gründe ofe eine veränderte Gestalt erhalten haben und wodurch die erwähnte Durchfahrt in neuern Zeiten ganz verstopft und verschwunden ist; die Haax Gründe haben sogar trockne Stellen bey niedrigem Wasser. Indessen giebt es noch, sowohl nördlich, als südlich um diese Gründe herum, Einfahrten, die sich, indem sie von dem erwähnten, nun mehr zusammenhängenden aressen Haaxs Grunde geschützt sind, wo nicht in ihrer gegenwärtigen, so doch wegen des gewaltsamen Andrangs der Ströme in veränderter Gestalt halten, und nach die Lagen der Tonnen von Zeit zu Zeit, so wie neue Veränderungen entstehen, verändert werden. Wir wollen

*) In dieser Entfernung vom Lande muß man in den meisten Compaßstrichen davon aus eine größere Tiefe finden.

**) Auf dieser Landspitze liegt der bekannte Ort Heider, welcher, obgleich er Kirchen und große Gebäude hat, von der See aus nicht wird zu sehen seyn, weil darüber nichts gesagt worden ist, vermuthlich wird er dem Auge von den Sandbergen enezogen. Ist man aber hinein gekommen oder befindet man sich in dem nördlichen schmalen Fahrwasser, dann siehe man diesen Ort deutlich. Die Kirchen sowohl, als die Gebäude, geben zugleich die Merkzeichen zur Legung der Tonnen ab.

Digitized by Google

diese Einfahrten, wenn sie gleich steten Veränderungen unterworfen, und wenn gleich die Beschreibungen, welche wir von ihrem gegenwärtigen Zustande haben, auf der Karte nicht vollkommen dargestellt sind, nicht mit Stillschweigen übergehen, indem sie in der Hauptsache Licht zu geben scheinen. Es darf jedoch die Bemerkung nicht übergangen werden, daß Haax Grund, ungeachtet aller Veränderungen, denen er durch Anspülung des Meersandes unterworfen gewesen ist und denen er ausgesetzt bleibt, doch seine Jähe auf der äußern Seite beybehält, weshalb man sich ihm von dieser Seite her nur auf 12 Klaftern Tiefe nähern darf, worauf man um so mehr aufmerksam seyn muß, da die Küste der Insel Texel und die Küste bey Kyk-Duyn so niedrig sind, daß man, wenn man sich dicht außen vor bemeldetem Haax's Grunde befindet, sie nur bey klarem Wetter so eben sehen kann.

Zum Merkzeichen für die Anthnung der südlichen Einfahrt zum Texel, welche Einfahrt Land-Diep genannt wird, sind auf der Küste, ungefähr ¼ Meile zu Süden von Kyk-Duyn zwey Baaken errichtet worden. Peilt man diese im Osten r. w. etwas südlicher, so ist man quer von der äußern schwarzen Tonnen auf dem Südende des Haax's Grundes, welcher auf 6 bis 7 Klaftern Tiefe liegt; die Tonne muß jedoch am Backbord gehalten werden. Unter den darauf folgenden Tonnen sind die auf Haax liegenden 3 schwarzen die ersten, welche sämtlich beym Einsegeln an Backbord liegen bleiben müssen; dann folgt eine weiße Tonne mitten im Einlauf, welche Tonne man zu beyden Seiten passiren kann, und darauf abermals eine weiße Tonne auf dem Südende eines Grundes, Middelplaat genannt, welcher in der Fahrbahn liegt und diese theilt. Dieser Grund soll ¼ Meile breit seyn, bey niedrigem Wasser nur 1 bis 2 Klaftern Tiefe haben und auf der östlichen Seite beynahe trocken seyn. Er ist desto gefährlicher, da der Strom sowohl mit der Ebbe, als mit der Fluth quer über denselben hinläuft. Gedachte weiße Tonne auf dem Südende von Middelplaat wie auch eine schwarze Tonne auf dem andern Ende eben dieses Grundes nördlich von Kyk-Duyn müssen an Backbord gehalten werden. Von der äußersten schwarzen Tonne an wird ¼ Viertelmeile N. O. z. N. nach der zweyten gesteuert und dieser Cours wird zur dritten Tonne fortgesetzt. Diese Tonne liegt in N. O. von einer Baake, deren Topp von der Tonne aus an der nördlichen Kante von Kyk-Duyn frey offen gesehen wird. Hier ist man quer vor der weißen obbenannten Tonne, welche mitten in der Fahrbahn auf 4½ Klaftern Tiefe bey niedrigem Wasser liegt. Von da ist der Cours nach der auf dem Südende von Middelplaat liegenden weißen Tonne N. O. z. N., etwas nördlicher, darauf östlich und endlich wird nach der schwarzen Tonne auf Middelplaat nördlich gesteuert. Die Fahrbahn zwischen diesem Grunde und der Küste ist eng, und die Tiefe veränderlich, gewöhnlich 17 Fuß bey niedrigem Wasser. Haben Strom und Wind eine einander entgegengesetzte Richtung, dann kabbelt die See sehr stark. Einwärts davon zwischen dem Ostende von Middelplaat und der Küste tieft es zwischen 6 und 10 bis gegen 12 Klaftern.

Will man sich der andern Einfahrt um Middelplaat herum bedienen, so wird, wie vorhin bemerkt worden ist, nach der auf dem Haax Grunde liegenden dritten schwarzen Tonne, oder so lange gesteuert, bis die beyden Baaken auf der Küste südlich vor der Einfahrt einander decken, welches ungefähr S. r. w. ist. Hierauf bringe man die weiße mitten im Fahrwasser liegende Tonne, wie auch die weiße Tonne auf dem Südende von Middelplaat auf die Steuerbordseite; ferner die vierte und fünfte schwarze Tonne auf Haax auf die Backe, allein eine Baake auf der Westseite von Middelplaat auf die Steuerbordseite, und endlich die sechste schwarze Tonne auf Haax auf die Back- und eine weiße Tonne auf der Nordostseite von Middelplaat auf die Steuerbordseite *). Von der dritten schwarzen Tonne an, bis zur Baake auf Middelplaat hin, ist der Cours N. z. W., darauf N. O. und endlich östlich u. s. w. bis zur Rhede von Texel.

Beym Einsegeln auf diese Rhede muß beobachtet werden, daß eine schwarze Tonne, welche auf einer von der Südseite der Insel Texel auslaufenden Sandzungen liegt, Laan genannt, an Backbord bleibt. Längs der Südseite dieser Insel ist ein guter Ankergrund. Der gewöhnliche Ankerplatz oder die eigentliche Rhede ist zu Osten des Castells; allein wir müssen hier wiederholt bemerken, daß auf der eigentlichen Rhede von Texel eine harte westliche Kühlte eine den Schiffen nachtheilige kurze See hervorbringt, und daß der Boden daselbst nicht gut hält, weshalb es also rathsamer ist, früher und auf einer Tiefe von 10 Klaftern vor Anker zu gehen, wo der Grund besser ist und es einen größern Raum zum Treiben giebt. Von halber Fluth bis zu halber Ebbe dringt der Strom gerade auf Texel ein; von halber Ebbe bis zu halber Fluth findet der umgekehrte Fall Statt. Außerhalb Texel ist es Hochwasser 6 Uhr; das Wasser steigt und fällt 15 Fuß. In der Einfahrt ist die Hafenzeit 6½, auf der Rhede aber, wo es zur Zeit der Springfluthen nur ungefähr 7 Fuß steigt oder fällt, 7 Uhr.

*) Diese Tonne ist in dem Vorhergehenden schwarz beschrieben, es sey denn, daß auf dem innern Ende von Middelplaat 2 Tonnen in der Nähe von einander liegen, von welchen alsdann die östliche schwarz, und diejenige, welche Obigem zufolge nördlich von dieser liegen soll, weiß seyn wird.

Kommt man von Norden her, so bedient man sich gewöhnlich der nördlichen Einfahrt zwischen Nord-Haax und dem Horst Riff, Spaniards Gat genannt, welche Einfahrt in Friedenszeiten mit Tonnen ordentlich belegt ist. Steuert man bey der Anthuung längs der Insel Texel auf einer Tiefe von 8 bis 9 Klaftern hin, so kann man, wenn man sich innerhalb der östlichen Spitze von Eyer-Land befindet, auf 5 Klaftern Tiefe einsegeln und von der äußersten, auf dem Nordostende von Haax liegenden Tonnen Kenntniß suchen, welche Tonne, nebst den übrigen auf der innern Seite von Nord-Haax, die sämtlich weiß sind, beym Einsegeln an Steuerbord gehalten werden müssen. Bey erwähnter äußerster Tonne zieht sich eine Art Barre gerade über das Fahrwasser hin, auf welcher es bey niedrigem Wasser nur 3 Klaftern tiefe; übrigens hat die Fahrbahn, wo sie am tiefsten ist, beynahe bis zur letzten weißen, auf dem Nord-Haax Grunde liegenden Tonne 4 bis 6 Klaftern Tiefe. Etwas nördlich von dieser Tonne liegt auf der andern Seite des Fahrwassers in 14 Fuß Tiefe bey niedrigem Wasser eine schwarze Tonne, die an Steuerbord bleiben muß. Der Cours von dieser Tonne bis zu der erwähnten schwarzen auf Laan, ist O. ½ S. und darauf östlicher u. s. w. bis zum Ankerplatze hin. Bey Neu- und Vollmond ist es Hochwasser ungefähr 7½ Uhr.

Kurz vor der halben Fluthzeit läuft der Strom gerade in den Einlauf zum Texel hinein, allein von der halben Ebbe bis zu halber Fluthzeit gerade hinaus. Die Vorfluth und die Hinterebbe strömen nordwärts über die Bänke hin, und gerade aus dem Spaniards-Gat hinaus, dagegen die Hinterfluth und die Vorebbe bis ungefähr zu halber Ebbezeit südwärts über die Bänke hinweggeht.

Es muß hier angemerkt werden, daß nur in dem Spaniards-Gat und bey Vlieland die weißen Tonnen auf der Steuerbord- und die schwarzen Tonnen auf der Backbordseite beym Einsegeln gehalten werden müssen; in allen übrigen östlichern Einfahrten und Revieren aber, als in dem Amelands-Gat und auf den Ems-, Weser-, Elb-, Eider- und Hever-Flüssen, ist es beym Einsegeln allgemeine Regel, die weißen Tonnen an Back- und die schwarzen an Steuerbord zu lassen.

## Von den Einfahrten des Vliestroms.

Es giebt drey verschiedene Einfaheten zwischen den Gründen östlich um Vlieland herum, welche früher mit Tonnen belegt und für welche noch außerdem verschiedene Baaken und sonstige Merkzeichen auf Vlieland und Ter-Schelling errichtet waren; da es uns aber in Ansehung dieser Seemerkzeichen an bestimmte und sichere Nachrichten fehlt, so müssen wir bey Mittheilung der alten desfallsigen Nachrichten stehen bleiben.

Storremelke-Gat läuft längs Vlieland hin, ist nur schmal und hat auf der Barre bey niedrigem Wasser nur 14 Fuß Tiefe. Bey Anthnung dieses Gats von der Seeseite her, muß man die kleine mit einem dreyeckigen Topp versehene Baake, welche auf der Küste ungefähr ¼ Meile westlich von der niedrigsten der andern Baaken auf Vlieland steht, zwischen der Düne oder dem Sandhügel, auf welchem der Leuchtthurm steht, und einer andern weißen Düne westlich von der genannten, halten *). Durch Beybehaltung dieses Merkzeichens bis man nahe an die Küste hingekommen ist, wird man nach der äußersten Schwingbaake hinsegeln, welche auf dem westlichen Ende des schmalen Riffs steht, das ungefähr längs der halben Nordseite von Vlieland hinläuft, zwischen welchem Riff und der Küste dieser Insel die in Rede stehende Einfahrt hindurch geht; die Schwingbaake muß daher beym Einsegeln an Backbord bleiben. Sie steht ungefähr in N O. von der erwähnten Baake auf der Küste. Hier ist die Stelle, auf welcher man die Barre antrift. Man erhält sogleich, nachdem man darüber weggesegelt ist eine Tiefe von 3 Klaftern. Nunmehr steuert man längs der Küste hin und erhält zuerst abermals eine Schwingbaake an Backbord, und darauf vier schwarze Tonnen gleichfals auf dieser Seite. Gerade vor der andern Schwingbaake ist die Fahrbahn 5, und bey der ersten schwarzen Tonne 6 Klaftern tief, welche Tiefe sich bis zu der vierten schwarzen, auf dem östlichen Ende des schmalen Riffs liegenden Tonne gleich bleibt. Gerade vor den zwey letzten schwarzen Tonnen liegen auf dem von Vlieland auslaufenden Grunde zwey weiße, welche man daher an Steuerbord behält; zwischen der letzten schwarzen und der zweyten weißen Tonne ist abermals eine Barre, auf welcher es 16 bis 17 Fuß tief. Man liegt um die letzterwähnte weiße Tonne herum südlich in den Vliestrom hinein, wo es 9 bis 10 Klaftern tief. Von der ersten Schwingbaake oder von der Einfahrt bis zu der ersten weißen Tonne ist es eine gute Meile.

*) Siehe die beyfolgende Landverzeichnung.

Die zweite in den Vliestrom führende Einfahrt wird Hollepoort genannt. Die äußerste schwarze Tonne bey der Einfahrt liegt, oder hat gelegen, etwas außerhalb des Westendes von diesem Grunde, dessen Lage quer vor der Mündung des Flusses ist, und welcher Grund während des Einsegelns an Backbord bleiben muß. Das Längenmerkzeichen für diese Tonne, wie auch zum Durchsegeln der erwähnten Einfahrt, ist der Thurm in Brandaries auf Ter-Schelling in der Mitte zwischen den beyden Baaken. Das Quermerkzeichen für die Lage der äußersten Tonne ist die Mühle auf Vlieland zwischen zwey Baaken. Der schwarzen Tonnen giebt es drey mit Inbegriff der äußersten, welche alle an Backbord, so wie die weißen an Steuerbord, bleiben müssen. Zwischen der zweyten schwarzen und der ersten weißen Tonnen giebt es eine Barre, auf welcher die Tiefe bey niedrigem Wasser ungefähr 3 Klaftern beträgt. Außer den schwarzen Tonnen steht auf einem kleinen Grunde in der Einfahrt, welcher Bol genannt wird, eine Schwingbaake, die an Backbord bleiben muß *). Diese Baake ist in der Nähe der zweiten Tonne aufgerichtet. Sollte die Baake nicht ausgelegt seyn, so braucht man, um Bol zu entgehen, blos etwas länger von der schwarzen Tonne abzustehen und sich dagegen der weißen zu nähern. Da aber übrigens der Einlauf eng ist, so sieht man die Tonnen auf beyden Seiten deutlich, weshalb man sich mit Leichtigkeit zwischen denselben halten kann. Zuletzt liegt man um die weißen Tonnen herum, welche auf der Nord- und Ostseite des schmalen, die verschiedenen Fahrwasser scheidenden Grundes liegt, und zu allerletzt passirt man vor der erwähnten vierten schwarzen Tonne auf diesem Grunde vorbey, welche an Steuerbord bleiben muß. Weiter einwärts in dem Revier findet man zum Ankern, wie schon bemerkt ist, eine Tiefe von 9 bis 10 Klaftern. Diese Beschreibung ist aus englischen Nachrichten herausgezogen. In einer holländischen Nachricht geschieht einer Einfahrt Erwähnung, die mit dem Namen Westerdamgat belegt wird. Ob nun Westerdamgat und Hollepoort eine und dieselbe Einfahrt seyn dürfte, dieses haben wir nicht ausmitteln können. In englischen Nachrichten findet sich die dritte Einfahrt unter dem Namen Russian-Gat umständlich beschrieben; allein nach zuverlässigen Nachrichten von Holland ist die Einfahrt nicht schiffbar. Bey Vlieland und Ter-Schelling ist es mit Neu- und Vollmond Hochwasser 7½ Uhr, und bey diesen Inseln, wie auch bey den übrigen auf einer gewissen Strecke davon ostwärts liegenden steigt und fällt das Wasser in der Speingzeit 15 Fuß und verhältnißmäßig zur Zeit der übrigen Fluthen.

## Vom Amelander-Gat.

Des Amelander-Gats, zwischen Ter-Schelling und Ameland, ist in den Beschreibungen keine Erwähnung geschehen. Nach der Karte scheint es, man solle auf der innern Seite des Bron-Riffs 5 weiße Tonnen haben, die man während der Einsegelung an Backbord zu halten habe, wobey der Cours ungefähr O. b. w. werden würde, und man müsse, nachdem man innerhalb der innersten der Tonnen gekommen sey, östlich aufbiegen, um südlich von der Baake auf dem Westende von Ameland in einer Tiefe von 12 Klaftern ankern zu können.

In Ansehung der Einfahrt zwischen Ameland und Schiermonnikoog, welche sich in zwey Theile theilt, nämlich in das Nordwest- und das Nordost-Gat, giebt es gleichfalls keine Beschreibung; eine Holländische, die wir darüber haben, ist unvollständig. Nach dieser und der Karte zu urtheilen, dürfte man Folgendes annehmen: Gerade außerhalb des Nordwest-Gats liegt eine rothe Tonne auf 5 Klaftern Wasser, vor der man auf beyden Seiten vorbeysegeln kann. Für diese Tonne ist das Quermerkzeichen ein Schloß auf Ameland gepeilt in S. W. z. S. r. w., und das Längenmerkzeichen die 2 Baaken auf dem Westende von Schiermannikoog in gerader Richtung, welches zugleich als Längenmerkzeichen für die Einsegelung zu betrachten ist. Man erhält 2 schwarze auf Tobaks-Plaat liegende Tonnen an Steuerbord. Ist man innerhalb der innersten dieser Tonnen, so liegt man nach und nach aufwärts, bis die zwey Baaken, welche auf einer Sandbank stehen, im Süden r. m. in eins kommen. Man hält sich dann an dieses Merkzeichen, bis eine weiße Tonne an Backbord zum Vorschein

*) Nach der Karte liegt bey der äußersten weißen Tonne — obgleich die Beschreibung darüber schweigt — eine Schwingbaake. Die Einsegelung sollte also zwischen 2 Schwing- oder Schwimmbaaken geschehen. — Wie diese Schwingbaaken beschaffen sind, darüber wird eben so wenig Auskunft gegeben.

Digitized by Google

kommt, in deren Nähe man zu Anker geht *). Auf dem sogenannten Bohem-Grunde, welcher gerade vor dem Einlaufe liegt, und das Noedweſt-Gat von dem Nordoſt-Gat ſcheidet, giebt es 3 weiße Tonnen, nämlich eine auf dem Noedweſtende, eine auf der Südſeite und eine auf dem Nordoſtende **). Das Noedweſe-Gat iſt ziemlich beeit, weshalb die Tonnen weit aus einandee liegen. Zwiſchen der weißen Tonne auf der Bodmee Südſeite und dee erſten ſchwaezen Tonne auf Tobaks-Plaat wied bey niedeigem Waſſee die Tiefe nue zu 2½ Klafteen angegeben. In der Mitte des Nordoſt-Gats iſt eine weiße Tonne bfindlich, wiche in dem Längenmerkzeichen, die 2 Baaken im Süden in geeadee Richtung, liegt, in weichem Merkzeichen man nach dem Vorhergeſagten ſeinen Coues fortſetzt. Auf dem Landgrunde, welcher von Schiermonnikoog ausläuft, iſt bey dem Einlauf an Backbord eine Tonne bezeichnet; nach der Regel ſollte dieſe weiß ſeyn.

## Von der Weſter-Ems.

Die Einfahrt zur Weſter-Ems führt zwiſchen den Inſeln Norkum und Borkum hindurch. Vorläufig wollrn wir nicht nue auf das in W. N. W. von Borkum auslaufrnde Riff, ſondeen auch auf den bemeekungswerthen Grund aufmerkſam machen, den man in einee Entfeenung von 5 Meilen von dem Riffe aus antrift, und der aus geobem Sande mit kleinrn eothen Steinen, nebſt Muſchelſchalen von einee ganz dunkelrothen Faebe beſteht. Auf derjenigen Plaete, auf welchee dieſe Grundaet angetroffen wird, iſt die Tiefe 1 bis 1½ Klaftern geringer, als auf beyden Seiten dreſelben. Giebt nun das Bleyloth von dieſer Grundaet Anzeige, ſo wied man ſich im Stande ſehen, ziemlich genau angeben zu können, auf welchee Länge, und in welcher Entfeenung man ſich von der Küſte aus befindet; ja ſie kann ſowohl bey der Anthuung, als beym Vorbeyſegeln vor dem Ems-Fluſſe nicht blos nach Oſtrn, ſondeen auch nach Weſten hin von weſrntlichem Nutzen ſeyn. Die Nacheichtrn vou drr Weſter-Ems weichen ſehe von einander ab. Auf einer ſchwediſchen Kaete über Södea Delen af Nordſjön 1799 ſteht angemeekt, daß die Einfahet zur Weſter-Ems veeſchlemmt und veeſtopft ſey, und andeee Nacheichten haben ſolches beſtätigt; allein in den engliſchen Nachrichten findet man dieſe Einfahrt umſtändlich beſcheiben. Eine ſpätere und wie es ſcheint ſehr authrntiſche Nachricht ſagt in Anſehung dee Weſter-Ems, daß die dortigen Geünde veeſchiedene Vrändeeungen eelitten und dem zufolge auch in Anſehung der Meekzeichen Veeänderungen Statt gefunden haben, daß geoße Schiffe dieſe Einfahrt, bis Deifzyl hinauf, paſſieen können, daß aber weder Tonnen noch Baaken voehanden und überhaupt krine ſichere Merkzeichen aufgegeben ſind. Wir wagen daher nicht, jene engliſche Beſcheeibung des Fahrwaſſers zur Weſter-Ems hier aufzunehmen, indem ſie aller Waheſcheinlichkeit nach nicht mehr auf das Fahewaſſer paßt.

## Von der Oſter-Ems.

Will man von der See aus, den Einlauf zue Oſter-Ems anthun, ſo ſucht man erſtlich die größte oder nöedlichſte von den weſtlichen Baaken auf Boekum eine Handſpacken-Länge zu Oſtrn von der Thuemſpitze frey davon zu bringen, und ſegeit in dieſem Meekzeichen, welches ein S. O. Cours r. w. wied, fort, bis man 7 à 8

*) In drn Einfahrten weiter einwärts giebt es zwae dre Tonnen und Baaken mrheere; abrr davon rine Brſchreibung zu liefrrn, dürfte um deſto überflüſſiger ſeyn, da dirſe Tonnrn allein für die Wattenfahrt beſtimmt ſind, und nue von den mit dem Fahewaſſee Brkannten bnutzt werden könnrn.

**) Zufolge dee Srite 60 angeführten Regel ſollte die Nordoſt-Tonne aus drm Grunde ſchwarz ſeyn, weil ſie während der Einſegelung in das Nordoſt-Gat auf der Steuerboedſeite bleibt.

Klaftern Waſſer erhält, wo man die äußerſte ſchwarze Tonne außerhalb der Oſter-Ems antreffen wird. Von dieſer Tonne wird O. z. S. r. w. geſteuert, und man erhält abermals eine ſchwarze Tonne an Steuer- und eine weiße an Backbord, welche letzte auf dem Weſtende des Juiſt-Riffs liegt. Dieſe Tonne hat zum Quermerkzeichen einen Leuchtthurm, welcher in der ſich zeigenden Oeffnung zwiſchen der Thurmſpitze und der großen Baake geſehen werden muß, und zwar um den dritten Theil dieſer Oeffnung auf der Seite der Thurmſpitze zu. Quer vor dieſer weißen Tonne hat der Einlauf die geringſte Tiefe, ungefähr 4 Klaftern bey niedrigem Waſſer. Weiter einwärts nimmt die Tiefe bis 6 à 7 Klaftern zu. Auf der Südſeite des Juiſt-Riffs liegen noch zwey andere weiße Tonnen. Zwiſchen der letzten von dieſen und der fünften ſchwarzen Tonne hat das Fahrwaſſer abermals nur 4 bis 4½ Klaftern Tiefe, allein gleich darauf tieft es wieder bis auf 8 à 10 Klaftern. Der Cours von der zweyten ſchwarzen, bis zur Konings-Tonne, der zehnten Tonne, iſt O. S. O. r. w.; man muß aber auf den Strom aufmerkſam ſeyn, welcher, beſonders zur Zeit der Vorfluth, über das Borkumer gegen das Juiſt-Riff ſtark oſtwärts hinſtrömt, und während dieſer Zeit nach den Umſtänden höher oder ſüdlicher ſteuern. Auch bey der 7ten ſchwarzen Tonne und weiter bis zur Koning-Tonne hinauf, läuft der Strom, während des Steigens des Waſſers ſtark auf den Ranſet-Grund ein. So lange es ebbt, muß man, beſonders bey der 6ten ſchwarzen Tonne auf ſeiner Hut ſeyn, um nicht auf Brouwers-Plaat eingetrieben zu werden. Zu Oſten der Koning-Tonne, wo es 10 bis 11 Klaftern Waſſer giebt, iſt eine gute Rhede für große Schiffe.

Der dritte Einlauf von der See aus nach Emden hin, führt durch das Homme-Gat, oſtwärts um das Juiſt-Riff herum. Will man dieſes Gat anthun, ſo werden die zwey Baaken auf dem Oſtende von Borkum in eins gebracht. In dieſem Längenmerkzeichen und dabey die Borkumer Thurmſpitze auf die Weſtſeite der Kat-Duyn, eines merklichen Sandberges auf der Nordſeite von Borkum gehalten, liegt eine rothe Tonne auf ungefähr 6 Klaftern Waſſer, zu deren beyden Seiten man hinſegeln kann. Es iſt erforderlich auf den Strom ſehr aufmerkſam zu ſeyn, welcher, ſo lange es fluthet, mit Heftigkeit ſeinen Lauf gerade über das Fahrwaſſer nach Oſten hin nimmt. Im Fahrwaſſer erhält man eine weiße Tonne mit einer Wetterfahne an Backbord, welche auf der Nordweſtſeite des Memmert-Riffs liegt. Dieſes Riff iſt auf der weſtlichen Seite ſteil, weshalb man demſelben nur auf 10 bis 9 Klaftern Tiefe nahe kommen darf. Weiter einwärts liegt eine Schwingbaake, auf deren Topp ein Korb befindlich iſt. Dieſe Baake muß durchaus an Steuerbord bleiben. Bey Befolgung dieſer Merkzeichen kommt man auf die Oſter-Ems hinein, welche in Vorhergehenden beſchrieben worden iſt.

Schiffe, welche von Oſten herkommen, und bis zum Homme-Gat hinauf ſegeln wollen, ſollten ſich nicht der Inſel Juiſt auf wenigee als 10 bis 9 Klaftern nähern, um darauf, wenn man quee voe der Inſel iſt, zur Suchung der rothen Tonne hinaufluven zu können. Will man vor dem Homme-Gat vorbeylaufen und in die Oſter-Ems einhalten, ſo kann man längs dem Juiſt-Riff auf einer Tiefe von 7, 6 bis 5 Klaftern hinhalten, bis die Thurmſpitze in Borkum in S. z. O. kommt; darauf kann man über das Weſtende des Riffs, einwärts um die weiße Tonne herumgehen auf ungefähr 3 bis 3½ Klaftern Tiefe, wo der Grund uneben iſt. Wenn man auf der andern Seite wiedee auf 6 bis 7 Klaftern Waſſer kommt, ſo iſt man in dee Oſter-Ems.

Im Einlauf zur Weſter-Ems fällt die Stunde der höchſten Fluth zur Zeit des Neu- und Vollmonds auf 9 Uhr, und im Einlauf zur Oſter-Ems auf 10 Uhr 30'.

Nach einer uns mitgetheilten glaubwürdigen Nachricht wird das Borkumer Leuchtfeuer in dieſem Jahre eine verbeſſerte Einrichtung und eine Höhe von 150 hamburger oder 137 däniſche Fuß über der Waſſerfläche erhalten.

Ueber die ganze Streckt vom Homme-Gat bis zue Mündung des Weſerfluſſes, welche eine Länge von ungefähr 14 Meilen beträgt, hat man keine Beſchreibung. Selbſt die Karte läßt uns in Anſehung der etwa-

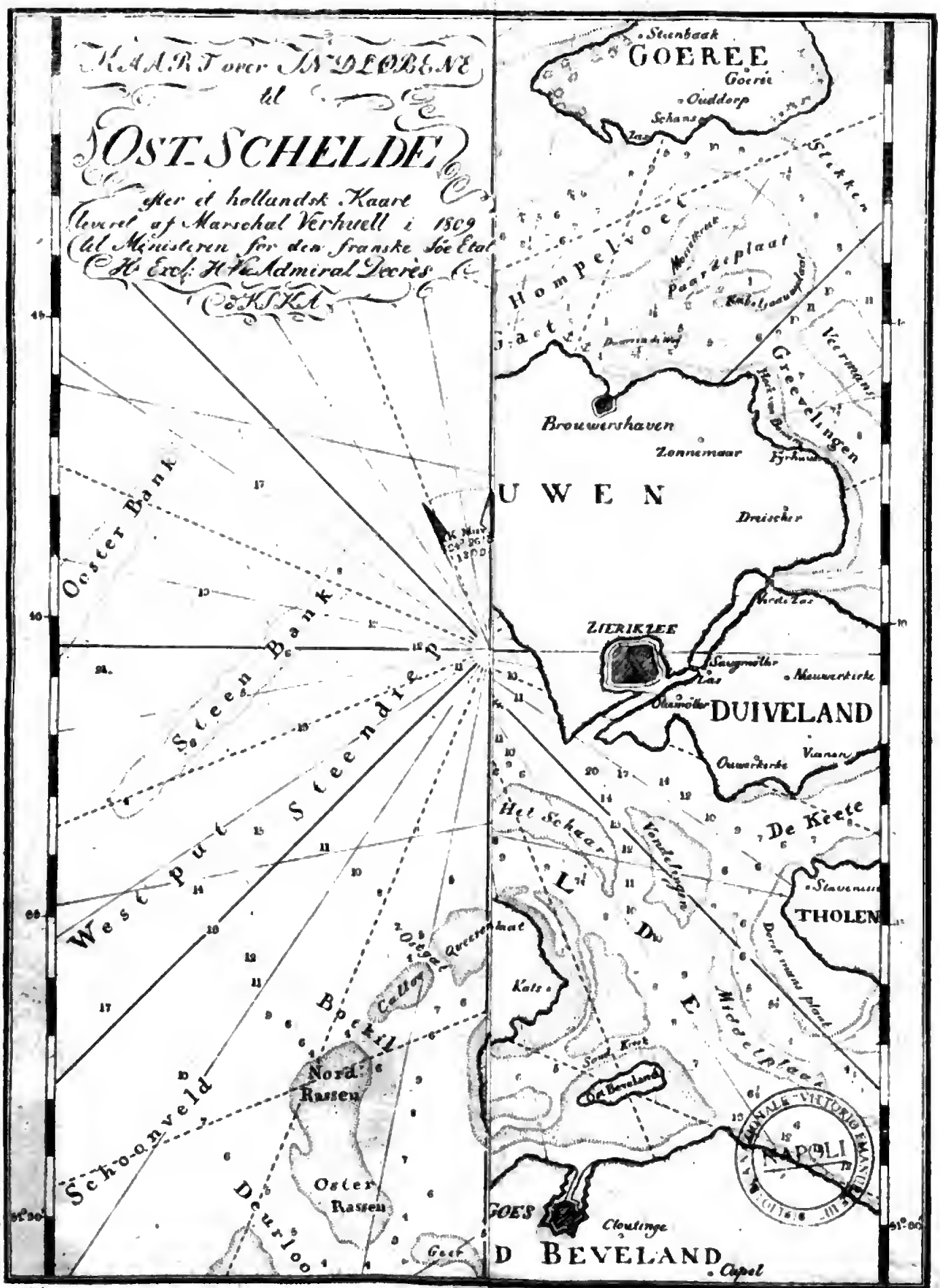
Digitized by Google

nigen, zwischen den längs der Küste liegenden Inseln Juist, Buissen, Norderney, Baltrum, Langeroog, Spikeroog und Wangeroog befindlichen Einfahrten und Häfen, wo Schiffe in vorkommenden Fällen Schutz und Zuflucht finden könnten, in Ungewißheit. Bemerkenswerthe Häfen und Handelsplätze giebt es nicht da; es läßt sich jedoch nicht bezweifeln, daß nicht Einfahrten und Häfen für kleine Fahrzeuge nebst Küstenfahrt da seyn sollten. Auch ist es nicht unwahrscheinlich, daß es zwischen einigen der benannten Inseln Einfahrten giebt, die in dringenden Nothfällen, wenigstens bey hohem Wasser, für größere Schiffe bey Seewinden u. s. w. benutzt werden können. In solcher Hinsicht dürfte es erforderlich seyn, daß diese Einfahrten mit Tonnen, Baken oder dergleichen bezeichnet würden; vielleicht ist dieses auch schon geschehen, besonders was die sogenannte Watten- und Stromfahrt betrifft, allein bis jetzt ist davon nichts zu unserer Kenntniß gekommen.

Wir halten es nicht überflüssig, die in der vorerwähnten englischen Karte enthaltenen Vertonungen von den in diesem Kapitel zuletzt vorkommenden Inseln hierneben anzuhängen. Etwas zu dunkel dürften die Vertonungen vielleicht gezeichnet seyn, indem die Küsten dieser Inseln ohne Zweifel größtentheils aus Sandhügeln bestehen; in Vereinigung mit vorstehender Beschreibung aber, scheinen sie zu guten Wiederkennungen zu führen.

Schließlich können wir nicht unbemerkt lassen, daß Alles, was sich in diesem Kapitel in Ansehung der holländischen Küsten zwischen den Inseln Schouwen und Texel angeführt findet, auf authentische Nachrichten gebauet ist, und daß, was schon in der Vorerinnerung mitgetheilt worden ist, Seine Majestät der König der Niederlande, eine aus Seeofficieren bestehende Commission ernannt hat, deren Bestimmung die Verbesserung des Lothsen- und Leuchtfeuerwesens ist, wie auch die Ausmessung der Küste dieses Königreichs, nebst der Herausgabe genauer Karten über dieselbe m. m., welches Alles in Ansehung der Schiffahrt an den dortigen Küsten und in den dortigen Häfen eine erfreuliche Aussicht in die Zukunft darbietet. Schon sind bey den Einfahrten der Häfen dieses Landes im Allgemeinen Lothsen angestellt.

Digitized by Google


KAART over INDLØBENE
til
OST-SCHELDE
efter et hollandsk Kaart
leveret af Marschal Verhuell i 1809
til Ministeren for den franske Søe Etat
H. Excl. H. Vic. Admiral Decrès
KSKA
GOEREE
Goeree
Ouddorp
Schans
Stekken
Hompelvoet
Paardeplaat
Veermans
Greevelingen
Brouwershaven
Zonnemaar
UWEN
Dreischer
Oester Bank
Steen Bank
West put Steendiep
ZIERIKZEE
Saugmöller
Nieuwerkerke
DUIVELAND
Ouwerkerke
Vianen
Het Schaar
Vondelingen
De Keete
THOLEN
Dorst mans plaat
Middelplaat
Kats
Ostgat
Callow
Bockil
Nord Rassen
Oster Rassen
Schoonveld
Deurloo
Ost Beveland
GOES
Cloutinge
D BEVELAND
Capel
NAPOLI

Digitized by Google

*Mærkerne paa* Vieland *seet i det yderste af Indløbet* Hollepoort.

Ter Schelling *fra samme Punkt.*

*De efterstaaende*

Schiermonnik Oog.

*Fortoninger, ere alle tagne paa omtrent 4 Miils Afstand.*

Rottum.

Borkum.

Juist.

Buissen.

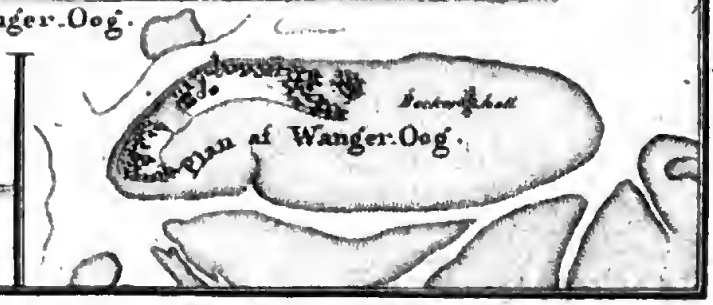
Norderney.

Baltrum.

Spiker-Oog.

Langer-Oog.

Wanger-Oog.



Plan af Wanger-Oog.

Digitized by Google

# Fünftes Kapitel.

## Beschreibung der Orkney-Inseln mit den Durchfahrten zwischen denselben, nebst ihren Zufluchtshäfen und Ankerplätzen.

Wir haben in der Vorerinnerung bemerklich gemacht, daß die Karte von dem nördlichen Theile der Nordsee im Jahre 1808 vom hiesigen Archiv herausgegeben wurde. Es folgte dabey keine Beschreibung, weil zu den Haupttheilen der Karte schon früher specielle, mit Beschreibungen versehene Karten herausgegeben waren; nur die Beschreibung der Orkney-Inseln *) fehlte noch. Diese Inseln sind der nunmehr erschienenen Karte von dem übrigen Theile der Nordsee zwar nicht einverleibt; da aber diese beyden Karten mit einander in genauer Verbindung stehen und letztere gleichsam eine Fortsetzung der erstern ist, so haben wir geglaubt, es sey am zweckmäßigsten, die Beschreibung der Orkney-Inseln mit der östlichen Schottländischen Küste zu vereinigen, und fügen hier zu desto grösserer Verständlichkeit derselben eine Situationskarte von erwähnten Inseln an, indem das Besteck der erstgedachten Karte für die Deutlichkeit der Beschreibung zu klein ist.

Die Seefahrer zogen in ältern Zeiten, wenn ihre Bestimmung aus der Nordsee in die spanische See, oder umgekehrt gieng, gewöhnlich den längern Weg nördlich um die shetländischen Inseln herum, dem kürzern zwischen ihnen und den Orkney-Inseln, vor, obgleich es hier weder an Raum, noch an guten Kennungen gebricht. Unkunde in Ansehung ihrer richtigen Lage und der Einfahrten zwischen den Inseln selbst, nebst den dortigen Zufluchtsorten, muß man als den wahren Grund davon ansehen. Es ist daher unstreitig von großer Wichtigkeit, sich mit diesen Inseln bekannt zu machen.

Auf Dennis-Ness ist vorher ein Leuchtfeuer gewesen, allein dieses hat man nach Errichtung des Leuchtfeuers auf der Landspitze Seart eingehen lassen. Den Leuchtthurm, dessen Höhe 80 Fuß beträgt, hat man indessen als ein nützliches Tagmerkzeichen stehen lassen.

Man darf nicht aus der Acht lassen, daß der Strom zur Zeit der Ebbe auf Papa-West einläuft, zur Zeit der Fluth aber den entgegengesetzten Weg nimmt.

Auf Start, der Ostspitze der Insel Sanda, ist im Jahre 1806 ein Leuchtthurm erbauet worden. Der Leuchtthurm selbst ist 90 englische Fuß hoch; allein das Feuer ist in der Springzeit 100 Fuß über das Merkzeichen des hohen Wassers erhaben. Dieses Feuer ist ein rundlaufendes Blickfeuer. Es dreht sich in 3 Minuten rund, und zwar so, daß es vom schwächsten Schimmer, bis zum vollsten Glanz emporstrebt, und vom vollsten Glanz bis zum schwächsten Schimmer hinschwindet und sich zuletzt verliert; dies ist sein beständiger Wechsel. In einer Entfernung von 4½ bis 5 Meilen stellt es sich als ein Stern erster Größe dar.

Es wird nicht überflüssig seyn zu bemerken, daß die Orkney-Inseln von einer sehr ungleichen Höhe sind. Einige haben hohe und steile Küsten, andere dagegen sehr niedrige und sind nicht leicht kenntlich; die nördlichsten sind im Durchschnitt die niedrigsten, besonders Sanda und N. Ronaldsha, und können nicht weit gesehen werden. Dies ist um so viel schimmer, da auf dieser Höhe die Luft gewöhnlich trübe und oft nebelig ist und sich selten anhaltend klar zeigt. Im Spätjahr und besonders im Winter herrscht zugleich sehr stürmisches unruhiges Wetter; doch kenne man dabey kein Eis, das der Schiffahrt hinderlich seyn könnte, weder in den Einfahrten zwischen den Inseln, noch in den Häfen selbst.

Der Lauf der Ströme zwischen den Orkney-Inseln ist wegen der vielen Buchten und Krümmungen natürlich sehr verschieden. Zur Springzeit oder zur Zeit des Neu- und Vollmonds sind die Ströme ziemlich heftig. Die Fluth kommt von N. W., setzt auf die Inseln ein und theilt sich nach beyden Seiten zu Süden und Norden um sie herum, so wie sie sich auch zwischen dieselben hindurch drängt. Mit Neu- und Vollmond ist es auf der Ostseite von Nord-Ronaldsha hohes Wasser 9½, in N. Ronaldsha Firth **) 10½ Uhr u. s. w. Die Fluth strömt südwärts zwischen N. Ronaldsha, und weiter hin längs der Westseite von Sanda; ferner durch den Stronsa Firth, wo sie sich außerhalb desselben allmählich verliert.

*) Von vielen werden sie die Orkadischen Inseln genannt; wir bedienen uns des Englischen Namens.

**) Firth oder Frith hat die Bedeutung des dänischen Wortes Fiord und des niedersächsischen Föhde.

Im Sommer kann man sowohl in der Bucht auf der östlichen Seite der Insel N. Ronaldsha, welche Lincletsbay genannt wird, als auch mitten in der kleinen Bucht auf der Südwestseite dieser Insel einstweilen ankern.

Kommt man von Westen her, und segelt, während es fluthet, zwischen N. Ronaldsha und Sanda, so muß man sich mitten im Fahrwasser halten, indem der Strom seinen Lauf nach Osten und Süden nimmt; schifft man dagegen der Ebbe entgegen, dann thut man wohl, sich nahe an Sanda zu halten, weil der Strom auf der Seite am schwächsten ist. Wäre man der Südseite von Ronaldsha nahe und fände, daß man die Scheren, welche Reefdike genannt werden, nicht vorüber legen könnte, so gehe man, indem man in einer Entfernung von 2 Kabellängen um die Hucke herumsegelt, dreist zwischen diesen Scheren und Bridesnefs hindurch. Die See bricht sich beynahe immer an Reefdike, besonders bey niedrigem Wasser, und man wird beständig das Kabbeln des Stroms an der Kante der Scheren sehen können. Die Nordseite von Ronaldsha muß man immer in einer Entfernung von wenigstens ¼ Meile halten, um vor den daßigen Scheren sicher zu seyn. Die mittelste Schere, nämlich Selchsherry, ragt immer über das Wasser empor. Ungefähr ¼ Meile nördlich von Dennisnefs giebt es, so lange es ebbt, ja selbst bey gutem Wetter, Wellenbruch, der bey einer Westkühle ungemein stark ist; zwischen diesem Wellenbruch und dem Lande trift man, während die Fluth strömt, zwei einander entgegengesetzte Ströme an (Meerung).

Ist man zwischen Dennisnefs und Reefdike und wäre nicht sicher, besonders mit der Fluth die Hucke anzusegeln, so gehe man lieber in Lincletsbay, wo der Grund gut ist, vor Anker, als daß man sich nach Süden hinwage, indem der Strom, besonders während der Vorfluth, seinen Lauf gerade auf Reefdike nimmt.

Der beste Ankerplatz in der großen offenen Newarkbay auf der Ostseite von Sanda ist in der Mitte derselben, zwischen ⅛ und ¼ Meile von der Küste, wo man Newark ungefähr in wahrem W. peilt. Von der südlichen Hucke der Bucht, welche Tresnefs genannt wird, läuft eine Reihe Scheren ungefähr nach N. N. O. hin, beynahe ⅛ Meile, vor denen man sich beym Ein- und Aussegeln in Acht zu nehmen hat; einige derselben sind zur Zeit des niedrigsten Wasserstandes sichtbar. Nördlich von ihnen hat man nichts zu befürchten, sobald nur die östlichen Häuser in Newark und die Capelle in eins getreten sind.

In Orterswick, auf der Nordseite von Sanda, giebt es einen Ankerplatz für Schiffe von mittelmäßiger Größe. Man muß ungefähr mitten in der Bucht ankern, jedoch der östlichen Seite am nächsten, und zwar in einer Tiefe von 3½ bis 4 Klaftern, und ⅛ Meile von der Küste aus.

Für kleine Fahrzeuge, welche nicht über 7 Fuß tief stechen, hat man bey Kettletoft einen guten Hafen. Große Fahrzeuge müssen auf der Westseite von Elsnefs ankern. Dieser Hucke darf man beym Umsegeln derselben nur auf eine Kabellänge nahe kommen, indem es in deren Nähe Scheren giebt, die mit niedrigem Wasser zum Vorschein kommen.

Auch können die Schiffe mitten vor der Mündung der Bucht Stove, auf der Südseite von Sanda, vor Anker gehen; sie dürfen aber nicht innerhalb der äußersten Hucken der Bucht kommen, weil einwärts die Tiefe sehr stark abnimmt.

Zwischen Stronsa und Papa-Stronsa ist für kleine Schiffe ein sicherer Hafen gewesen, der zu beyden Seiten eine Ausfahrt gehabt hat. Es ist zu vermuthen, daß der Flugsand, den gewisse Winde von der Insel in den Hafen hinunter führen, ihn unbrauchbar gemacht hat.

Auf dem kleinen Grunde in N. O von Papa-Stronsa, Papa-Groina genannt, tieft es bey niedrigem Wasser 3 Klaftern, bey einigem Seegang findet hier ein starker Wellenbruch Statt.

Millbay, auf der Nordostseite von Stronsa, ist eine geräumige Bucht mit reinem Grunde, in welcher man erforderlichen Falls auf einer Tiefe von 4 bis 4½ Klaftern Wasser ankern kann. Von Odnefs läuft ein Steinriff ⅛ Meile gerade Nord. Die äußerste Schere dieses Steinriffs, die sogar zur Springzeit sichtbar ist, heißt Boe.

Rousholmsbay, auf der Südseite derselben Insel, ist gleichfalls geräumig, sie hat einen reinen Grund und ist dabey sicherer. Man kann den Ankerplatz nach dem Tiefstecken des Schiffs wählen. Die westliche Seite ist die beste, besonders im Winter; allein man darf den auf beyden Seiten befindlichen Hucken nur auf 1 Kabellänge nahe kommen. Geht man zwischen Stronsa und Aufkeery, so muß man wegen der auf beyden Seiten befindlichen Scheren sich in der Mitte zwischen denselben halten. Die Ingaid-Scheren kommen zum Vorschein mit der Ebbe.

Auf der Westseite von Stronsa ist innerhalb Lingholm ein guter Hafen für mittelmäßig große Schiffe befindlich. Beym Einsegeln von Norden her muß man dem Holm am nächsten halten. Der südliche Einlauf wird Lingasound genannt; er ist tiefer als der nördliche, aber wegen des von der Insel Stronsa und dem Holm auslaufenden Riffes für Unbekannte gefährlicher.

Bey der Nordseite von Eda giebt Calfsund einen sehr guten Hafen ab. Beym Einsegeln von Norden her hat man sich vor einer Schere in Acht zu nehmen, welche der Hucke Redhead eine Kabellänge entfernt liegt. Siehe man Carrit-House frey von der Hucke, so ist man vor der Schere sicher, und man kann gerade hineinsteuern.

Die Ostküste der Insel Eda ist von Millbay bis Veness rein; man kann überall längs der Küste in einer Entfernung von ½ Meile und noch näher nach Angabe des Senkbleyes einstweilen ankern.

Auf der Westseite genannter Insel ist eine große Bucht, Kersnessbay genannt, in welcher auf verschiedenen Stellen geankert werden kann. Mitten zwischen dem Südende von Fara und der Westseite von Eda ist ein Sandgrund, auf welchem es bey niedrigem Wasser 2 Klaftern tief. Will man zu Westen um diesen Grund herumgehen, so kann man sich, dem Bleyloth vertrauend, Fara nahe halten, und wünscht man zu Osten um ihn herum, so hält man sich auf eine Kabellänge der Eda-Küste entfernt. Das Quermerkzeichen, daß man sich südlich von demselben befindet, besteht darin, daß man eine Oeffnung zwischen Faras Südende und der Hucke Stockness auf Rowsa haben muß. Ungefähr ⅛ Meile im Westen der Südhucke von Fara liegt eine gefährliche Schere, Harp genannt, welche nur mit dem niedrigsten Wasser zur Springzeit sichtbar wird. Es giebt mehrere Scheren auf der Westseite der Insel Fara, zwischen dieser und Ruffholm. Man kann zwar zwischen ihnen hindurch gehen; aber dazu ist eine genaue Kenntniß derselben erforderlich.

Von Redholm, welcher in der nördlichen Einfahrt zu Fersnessbay liegt, läuft ein Grund ⅛ Meile nach Süden hin, dem aber leicht zu entgehen ist.

Die nördlichste Hucke von Papa-Westra, Moul-Head genannt, ist ziemlich hoch und steil. In der Nähe derselben trift man, ungeachtet der dasigen Tiefe, so lange es ebbt, eine heftige Seekabbelung an, welche man Boar of Papa nennt. Eben dies ist der Fall auf der Südseite von Westra bey Wartholm, wo sie in Null genannt wird. Auf diesen Stellen geht die See sehr hoch und kabbelt überaus stark, selbst bey stillem Wetter. Bey einer westlichen Kühlte ist die Kabbelung am stärksten; dagegen bleibt das Wasser, so lange es fluthet, schmal, welches sich einige Kabellängen erstreckt. Des Stromes halber muß man sich südlich davon zu halten suchen, und nicht zu Osten um Wartholm herumgehen.

Innerhalb Holm of Papa findet man einen sichern Hafen für kleine Fahrzeuge, die nicht über 7 Fuß tief gehen, allein von Norden her gestattet die Tiefe, so lange es ebbt, das Einlaufen nicht.

Zwischen Westra und Papa-Westra, wie auch in der Bucht auf der Ostseite der ersten Insel, trift man verschiedene einstweilige Ankerplätze an; doch darf man sich der Küste nur mit gehöriger Vorsicht und mit Rücksicht auf die auf der Karte angedeuteten Scheren nähern. Bey Plerowall ist ein guter Hafen für 10 Fuß tief stechende Schiffe. Während der Einsegelung in diesen Hafen müssen sie sich der nördlichen Seite am nächsten halten.

Gerade vor dem S. O. Ende von Westra ist ein einstweiliger Ankerplatz, und gleichfalls einer mitten in der großen Bucht auf der Südseite, welche Toquoybay genannt wird, doch darf man sich deren nur in ganz außerordentlichen Nothfällen bedienen.

Der südliche Theil derjenigen Schere, welche Skerry of Skea genannt wird, soll zu allen Zeiten über dem Wasser sichtbar seyn, wenigstens bricht sich die See sogar bey stillem Wetter und mit der höchsten Fluth daran. Bey westlichem Winde kabbelt die See etwas nach Westen davon, obgleich die Tiefe daselbst beträchtlich ist. In einer verzweifelungsvollen Lage hält man es für möglich, zwischen den Brandungen hindurch zu segeln, wenn nur da durchgesteuert wird, wo sich keine eigentliche Brandung zeigt, indem es eine schmale Durchfahrt geben soll zwischen dem Riff, das von der Landspitze ausläuft, und den südlichen Scheren, oder eigentlich Skerry of Skea. Auf der neuesten Karten ist südwestlich von Skerry of Skea ein Grund mit Scheren bezeichnet, Namens Craen, zwischen welchen eine schmale Durchfahrt seyn soll; vermuthlich bricht die See auch an Craen. Es ist in jedem Falle am rathsamsten, sich wo möglich in solcher Weite längs der Außenseite von Westra zu halten, daß man außerhalb oder südlich um diese Scheren herum kommt.

Die vorbenannten der Orkney-Inseln werden gewöhnlich die Nordinseln genannt. Die Beschreibungen ergeben, daß es hier der Häfen für große Schiffe wenige giebt; die besten sind bey Eda. Die Ankerplätze in erwähnten offenen Buchten sind alle von der Beschaffenheit, daß man zu einer jeden Zeit auf seiner Hut seyn muß, um beym ersten Zeichen der Veränderung des Windes flüchten zu können.

Im erforderlichen Falle kann man bey gutem Wetter auf der Südseite der kleinen Insel Copinsha in der Entfernung einer Achtelmeile von derselben, einstweilen ankern. Auf der Nordseite derselben läßt sich zwischen ihr und der Klippe The Horse, auf welcher es 3 Stangenbaaken giebt, die mit Reisbündeln versehen sind, hindurch segeln; man muß sich aber dabey vor einer blinden Schere, welche gerade in der Mitte dieses Fahrwassers liegt, in Acht nehmen und sich The Harse am nächsten halten, wo das Fahrwasser am reinsten ist.

In Deer-Sund auf der Ostseite von Pomona oder Main-Land trifft man einen sehr guten Hafen mit einem reinen Ankergrunde an. Beym Einsegeln darf man der Westhucke nicht zu nahe kommen.

Digitized by Google

Inganeſsbay iſt ein noch beſſerer Hafen, als der eben erwähnte, und zwar für Schiffe von allen Größen, ja ſogar zum Winterlager ziemlich. Die Einſegelung hat keine Schwierigkeiten, ſo bald man von den Hucken Kennung hat. Der Hucke von Nerwik darf man nicht gar zu nahe kommen, ſo wie man auch auf einen in der Bucht zwiſchen dieſer und der Penſta Hucke N. O. von der lehbenannten liegenden Klippengrund aufmerkſam ſeyn muß.

Nordweſtlich von Inganeſsbay, ſind zwey kleine Buchten, wo man ſich einſtweilen vor Anker legen kann.

Auf der Kirchwall-Rhede hat man einen guten lehmartigen Ankergrund, der etwas nach der weſtlichen Seite hin am beſten iſt.

In der Bucht auf der Südſeite von Shapinsha befindet ſich ein reiner Ankergrund. Innerhalb Elleholm iſt ein guter kleiner Hafen für mittelmäßig große Schiffe. Man kann längs der Weſtküſte von Shapinsha einſtweilen ankern. Endlich iſt auch auf der Nordſeite dieſer Inſel eine große Bucht, Vlantro genannt, wo der Ankergrund gut iſt, und kein Strom bemerkt wird. Die Schiffe müſſen nach ihrem Tiefſtechen weit auf die Bucht hinaus legen, indem die Tiefe einwärts ſehr ſchnell abnimmt.

In der Bucht von Pomona, welche ſüdweſtlich von Shapinsha iſt, giebt es verſchiedene Ankerplätze, doch größtentheils für mittelmäßig große oder kleine Fahrzeuge. Gleichfalls ſind mehrere Häfen und einſtweilige Ankerplätze für Schiffe von allen Größen auf der Nordoſtſeite, als z. B. bey Woodwick, Foa u. ſ. w. So wie aber hier viele Scheren und Gründe durchzupaſſiren ſind, aus denen ein Unbekannter ſchwerlich würde klug werden können, ſo müßten es auch Umſtände von ganz beſonderer Natur ſeyn, die ein Schiff, das hier nicht zu Hauſe gehörte, in dieſe Häfen hinein führen könnten. Das Schiff, welches in einer mißlichen Lage zwiſchen den Orkney-Inſeln etwa Rettung ſuchen möchte, würde nicht ſo tief hineinkommen, indem es ſchon in ſchmutzigem Waſſer Leute vom Lande an Bord erhalten haben müßte. Von der Weſtſeite her iſt Enhallow-Sund eine der mißlichſten und gefährlichſten Einfahrten anzuthun. Man hat hier indeſſen, in ſofern das Wetter es erlaubt, die Hoffnung, auf gegebenes Signal, ein Both vom Lande mit einem Lothſen oder einem mit dem Fahrwaſſer bekannten Manne zu erhalten; würde man ſich aber zum Einſegeln gezwungen ſehen, ohne Jemanden erhalten zu können, ſo muß man durchaus ſüdlich um die Enhallow-Inſel herum, oder ſie on Backbord, und ſich möglichſt mitten im Fahrwaſſer halten.

Howaſund zwiſchen Rowſa und Engilsha iſt von beyden Seiten leicht anzuthun. Es giebt daſelbſt faſt überall gute Ankerplätze, ſo daß der ganze Sund als Hafen betrachtet werden kann. Auf der Weſtſeite, nämlich längs unter Rowſa, iſt der Grund am reinſten. Die Nordſeite von Rowſa, iſt eine offene Küſte, unter welcher man bey Landwinden Anker werfen kann. Gerade vor der Bucht iſt der beſte Grund. Auf der Oſtſeite von Enailsha kann man nach Zeit und Umſtänden einſtweilen ankern.

Die Weſtſeite von Pomona hat keine Häfen und iſt größtentheils eine ſteile Küſte. Hoyhead und der Berg Hoyhill werden ſehr weit geſehen. Zwiſchen Pomona und Hoywalls iſt eine Einfahrt, die nach einem guten Hafen in der Strömneſs-Bucht führt, und deren man ſich zur Durchfahrt zwiſchen den Inſeln bedienen kann. Bey der Ein- und Ausſegelung darf man ſich der Brakeneſs Landſpitze, wegen einiger außerhalb derſelben befindlichen Scheren, nur auf ¼ Meile nähern. Innerhalb dieſer Landſpitze trift man ferner längs der Küſte mehrere Scheren an, welche doch nicht weit außerhalb derſelben liegen. Man darf auch nicht zu nahe um die ſüdliche Hucke des Hafens von Strömneſs herumbiegen. Sollte der Wind es aber nicht erlauben, in den Hafen hineinzubiegen, ſo kann man etwas weiter hinſegeln, und auf der Rhede van Kerſton Anker werfen. Quer vor dieſem Ankerplatze liegt eine ſchmale Sandbank, welche in der Länge Oſt und Weſt ¼ Meile hat, und auf welcher es bey gewöhnlichem Stande des niedrigen Waſſers 16 Fuß tief iſt, jedoch mit Ausnahme des öſtlichen Endes, wo die Tiefe nur 10 Fuß beträgt.

Die öſtliche Einfahrt ſüdlich von Pomona, welche von der See aus nach Holmſund hinführt, iſt gleichſam ein Blind-Einlauf, oder ein ſolcher Einlauf, welcher ſich dem Auge bey Anhuung deſſelben verbergen hätte; dagegen könnte man die Sandiſands Bucht leicht für eine Einfahrt halten, indem die Landenge, durch welche die Halbinſel Dearneſs mit Pomona zuſammenhängt, ſo flach iſt, daß ſie ſich dem Auge erſt darſtellt, nachdem man ihr ganz nahe iſt. Die Peilung von Caoinſa ſichert am beſten vor dieſem Irrthum und führt zur Entdeckung der Einfahrt zwiſchen Roſeneſs und der Inſel Burra. Man kann zugleich dabey bemerken, daß bey einigermaaßen klarem Wetter ein auf der Nordſeite von Sandiſand hochliegendes kenntliches Haus, Breunſter genannt, ſichtbar iſt, daß man aber auf Roſeneſs keine ausgezeichnete Gebäude ſieht. Iſt man wohlbehalten um Roſeneſs herumgekommen, ſo biegt man N. W. hinauf, und öſtlich um Laman herum, doch in gehöriger Entfernung von der Steuerbordküſte, weil der Grund längs deſſelben nicht rein iſt, ſo wie auch auf der andern Seite eine Reihe Scheren öſtlich von Glimsholm das Fahrwaſſer unſicher macht. Der gewöhnliche und beſte Ankerplatz des Holmſunds iſt in der Storehousbay, weſtlich von Laman; doch iſt der Grund überall

nicht gleich gut. In der Bucht auf der Oſtſeite von Burra haben die Schiffe bey Landwinden erforderlichen Falls einen einſtweiligen Ankerplatz.

Uebrigens ſieht man aus der Karte, daß es ſowohl zwiſchen Mainland, Hoywalls und South-Ronaldsha, als unter und bey den in dieſer Bucht liegenden kleinen Inſeln, eine große Menge Häfen und Ankerplätze giebt, welche hier zu beſchreiben aus den angeführten Gründen überflüſſig zu ſeyn ſcheint.

Es iſt ſicher nicht rathſam, den Watersund anzuthun oder in denſelben hineinzuſegeln, weil er ſowohl ſchmal iſt, als eine geringe Tiefe hat; außerdem befindet ſich ungefähr mitten in der Einfahrt noch eine Schere, die mit niedrigem Waſſer nur eine Tiefe von 4 Fuß hat. Kleine Fahrzeuge finden im Sunde ſelbſt Häfen und einſtweilige Ankerplätze.

Unter der Oſtküſte von South-Ronaldsha erlaubt zwar der Grund ſowohl, als die Tiefe hin und wieder auf eine kurze Zeit vor Anker zu gehen; allein hier iſt man ganz und gar allen öſtlichen Winden ausgeſetzt.

Zwiſchen den Orkney-Inſeln und der Nordoſthucke von Schottland befindet ſich eine Durchfahrt, die Pentland-Firth genannt wird. Es iſt von großer Wichtigkeit für diejenigen Seefahrer, welche nördlich um Schottland herum gehen, ſie mögen von der Nordſee oder der Weſtſee herkommen, dieſe Durchfahrt zu kennen, weil ſowohl ein Legerwall, als ein vortheilhafter Wind es rathſam genug machen kann, ſich dieſer Durchfahrt zu bedienen.

Auf der nordweſtlichſten Landſpitze der größten der beyden kleinen Pentland-Skereies ſind zwey Leuchtthürme erbauet worden, die gerade 60 engliſche Fuß auseinander ſtehen. Ihr Feuer iſt ein ſtillſtehendes Lampenfeuer mit Hohlſpiegeln. Das niedrigſte erhebt ſich ungefähr 80, das höchſte aber beynahe 100 Fuß über die Waſſerfläche. In einer Entfernung von 3 bis 4 Meilen werden ſie bey klarer Luft das Anſehn eines großen Sterns haben.

Um ſicher zu ſeyn, daß man in Anſehung dieſer beyden Leuchtfeuer keinen Irrthum hege, ſo nähere man ſich ihnen auf 2½ bis 3 Meilen, damit das niedrigſte ſich über den Horizont erhebe, denn man darf nicht darauf Rechnung machen, daß dieſes in einer größern Entfernung zum Vorſchein kommen wird. Erhält man dieſe Feuer ungefähr in gerade Linie, ſo ſtellen ſie ſich, indem ihr Licht gleichſam zuſammenſchmilzt, nur als ein einzelnes ſo lange dar, bis man ihnen auf ungefähr ¼ Meile nahe iſt; allein ſo nahe darf man ihnen nicht kommen. Man muß daher ſo weit rechts oder links ſteuern, daß ſie aus einander treten, und man ſich überzeugt halten kann, daß es dieſe beyden Leuchtfeuer ſind, welche man ſieht *).

Kommt man von Weſten her durch den Pentland-Firth, ſo dienen ſie dazu die Pentland-Skerries in paſſender Entfernung an Backbord zu halten und darauf in die offene See zu gehen, d. h. ſüdwärts um ſie herum. Auch läßt ſich ſowohl in Anſehung des Raums als der Tiefe auf der andern Seite, oder nordwärts um ſie herum gehen, doch dürfte dieſes nicht ſo ganz rathſam ſeyn, denn der Strom hat auf dieſer Seite einen raſchern Lauf; das Schiff würde daher bey eintretender Windſtille nicht ſo leicht zu regieren ſeyn.

Man muß, wenn man von S. O. her ſich der Nordoſthucke von Schottland nähert, aufmerkſam ſeyn, um Noſs-Head und Duncansby-Head nicht mit einander zu verwechſeln, indem dieſe Hucken einander ſehr ähneln. Man muß ſich daher dem Lande entfernt halten, bis man von Duncansby-Kaſtell Kennung erhält, welches Kaſtell mit einem großen Hauſe Aehnlichkeit hat. Dieſes Kaſtell liegt auf dem Gipfel eines Berges ungefähr ¼ Meile von Duncansby-Head, und kann bey klarer Luft in einer Entfernung von ungefähr 4 Meilen geſehen werden.

Will man von Oſten her durch Pentland-Firth gehn, ſo hält man gemeiniglich zwiſchen Duncansby-Head und Pentland-Skerries, und darauf zwiſchen die Inſeln Stroma und Swone hinein. Im Fall aber, daß Wind und andere Umſtände ſolches nicht erlauben ſollten, ſo kann man auch auf die andern Seite dieſer Inſeln und Scheren gehen.

Vom erſten und letzten Mondsviertel ſind die Strömungen gewöhnlich ſo ſchwach, daß ſie auf den Cours der Schiffe keinen ſonderlichen Einfluß haben, es ſey denn, daß das Wetter ſehr ſtille wäre; allein zur Zeit der Springfluthen ſind die Ströme zwiſchen den Inſeln ziemlich ſtark, wobey viel Aufmerkſamkeit erforderlich iſt. Die Ebbe ſtrömt nord- und die Fluth ſüdwärts; doch finden hierin natürlicherweiſe verſchiedene Abweichungen Statt, welche durch die Lage der Küſten-Ausdehnungen und der Inſeln, wie auch durch die Geſtalt ihrer Buchten ꝛc. veranlaßt werden. Es iſt, wenn man nach Weſten hingeht, wegen der durch die Ströme verurſachten Abtreibung des Schiffs, ſo lange es ebbt, dienlich, ſich näher an die ſchottländiſche Nordküſte und die Inſel Stroma, dagegen

*) Dieſe Anmerkung im engliſchen Texte, daß die Feuer nur eins zu bilden ſcheinen, wenn man ſie in einer Richtung ſieht, kann in dem Falle richtig ſeyn, daß man ſie mit dem bloßen Auge betrachtet; allein die Erfahrung hat gelehrt, daß die Leuchtfeuer, ſelbſt bey erwähnter Stellung, durch ein ziemlich gutes Fernrohr ſich von einander unterſcheiden laſſen, und ein gutes Fernrohr ſetzt man bey jedem Seemann voraus.

Anm. des Sammlers.

aber, wenn man von Westen herkommt, und nach Osten hingehen will, an die andere Seite zu halten; allein umgekehrt, so lange es fluthet.

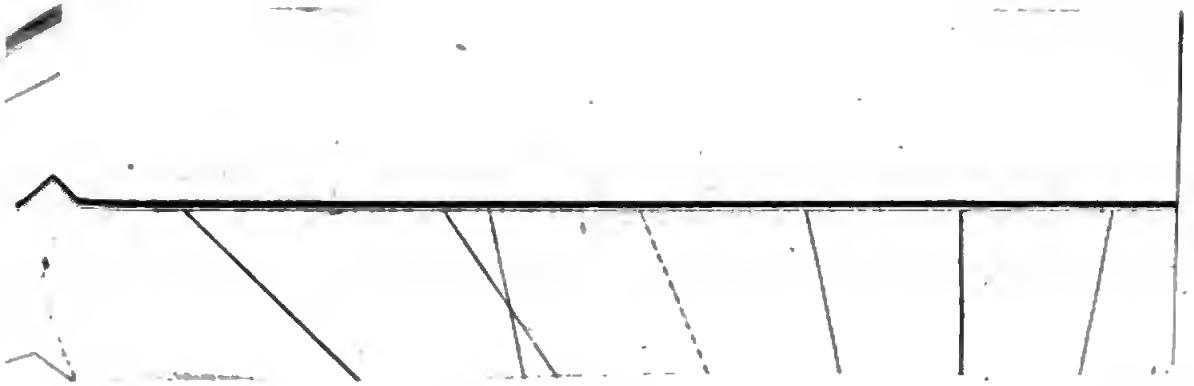
Es fluthet gemeiniglich ungefähr 3 Stunden länger in der Mitte des Fahrwassers, als zu beyden Seiten längs der Küste, welches ja nicht aus der Acht zu lassen ist, denn bemerkt man z. B., daß die Fluth in der Mitte des Pentland-Firth entgegen und dabey halb abgelaufen ist, so nähert man sich der Küste auf einer der Seiten, wo das Wasser den entgegengesetzten Lauf hat; erhält man aber unter der Küste Gegenstrom, so sucht man auf die Mitte des Fahrwassers hinaus, wo man alsdann Mitstrom erhält.

Auf der Nord- und Südseite von Swona und auf der Nordseite von Stroma giebt es Meerstrudel, und zwar auf den 2 letzten Stellen, so lange es fluthet, und auf der ersten Stelle, so lange es ebbt. Sie sind den Schiffen aber eigentlich nicht gefährlich, so lange die Schiffe nur Fahrt haben. An dem Nordende von Stroma kabbelt die See während des Ebbens, selbst bey stillem Wetter, sehr heftig und verursacht Wellenbruch, der the Swelky of Stroma genannt wird. Eben dies findet Statt auf der Südseite dieser Insel, so lange es fluthet, wo man diesen Wellenbruch mit den Namen the Men of May belegt hat. Um Duncansby-Head herum ist die See zur Springzeit ebenfalls sehr unruhig und zwar in einem solchen Grade, daß Böte nicht ohne Gefahr daselbst kommen können. Man muß überhaupt diese Stellen meiden; doch ist die letzte den Schiffen nicht so gefährlich, als die Meerstrudel.

Auf gewissen Stellen bey einigen dieser Inseln, besonders bey Stroma und Swona, wie auch bey dem Südende von South-Ronaldsha, entsteht durch das Schneiden des Stroms um die Inseln herum, in einer gewissen Entfernung von denselben, ein ganz stilles Wasser, welches in der Landessprache Eddies genannt wird. Ein Schiff, welches auf dem Wege nach seiner Bestimmung Gegenstrom hat, kann da hinein halen, bis der Strom kentere und findet daselbst vollkommen ruhiges Wasser. Man kann einstweilen einen Anker auswerfen, oder sich mittelst kleiner Segel lavirend halten. Hält man sich unter Segel, so muß man sich sehr in Acht nehmen, daß man nicht außerhalb der Grenze des stillen Wassers, welches deutlich zu sehen ist, kommt, weil der Strom alsdann das Schiff mit Heftigkeit ergreifen und mit sich fortreißen, und es deshalb schwer werden würde, sich wieder hinein zu laviren. Es ist wohl zu merken, daß, im Fall man einstweilen einen Anker geworfen hat, man besonders während der Springzeit den Anker vor Veränderung des Stroms wieder gelichtet haben muß, weil man sonst leicht würde genöthigt werden können, das Ankertau zu kappen oder es fahren zu lassen, und man es schwer finden würde die Insel auszusegeln. Die Grenzen dieser stillen auf beyden Seiten der Inseln befindlichen Wasser beym Ebben und Fluthen sind auf der Karte angedeutet und zwar da, wo dieses stille Wasser zur Zeit der Ebbe Statt findet mit einem einzelnen Strich, wie in Figur *a*, wo man sie aber zur Zeit der Fluth antrift, mit einem doppelten Strich, wie in Figur *b*.

Sollte indessen während man sich in Pentland-Firth befindet, Windstille eintreten, und man eins der stillen Wasser oder Eddies nicht zu erreichen vermöchte, so läuft man doch überhaupt keine große Gefahr, wenn man durch den mittelst der Ebbe und Fluth hervorgebrachten Strom vor- oder rückwärts getrieben würde; denn wenn gleich dieser das Schiff einer Insel oder Schere sehr nahe bringen kann, so wird er es doch wieder von derselben heraus und vor derselben vorüber führen. Je länger die Küste einer Insel ist, an welcher man sich befindet, und je mehr Stärke der Strom hat, desto größer ist die Entfernung, in welcher der Strom das Schiff vor der Küste vorüber führt; allein umgekehrt bey den kleinen Inseln und Scheren.

Das Wasser steigt und fällt zur Zeit der starken Springfluthen von 5 bis 14 Fuß, bey Todtwasser von 2 bis 6. Zur gewöhnlichen Springzeit steigt und fällt es 8 und bey Todtwasser 3½ Fuß. West- und südwestliche Winde geben hohe Fluth, bey östlichem tritt der entgegengesetzte Fall ein.



Digitized by Google

# Sechtes Kapitel.

## Beſchreibung der Oſtküſte Schottlands zwiſchen Duncansby-Head und dem Tweed-Fluſſe *).

Duncansby-Head, der nördlichſten Hucke Schottlands, iſt in dem Vorhergehenden, wo von dem Einſegeln zwiſchen derſelben und den Orkney-Inſeln die Rede iſt, Erwähnung geſchehen.

In der Bucht zwiſchen Duncansby-Head und Noſs-Head läßt ſich in vorkommenden Fällen einſtweilen ankern, denn der Grund iſt daſelbſt überall rein. Auf einer engliſchen Specialkarte wird angemerkt, daß die Freswick-Bay einen Ankerplatz hat, von welchem jedoch aller Wahrſcheinlichkeit nach, nur kleine Fahrzeuge Gebrauch machen können.

Eine Viertelmeile ſüdlich von Noſs-Head giebt es einen kleinen Zufluchtshafen, welcher Staxigo genannt wird. ¾ Meile ſüdlicher liegt Wick, der nördlichſte Ort auf Schottlands Oſtküſte, bey welchem ein guter, jedoch kleiner Hafen befindlich iſt.

Auf der Tarbet-Bay hat man gegen alle Winde Schutz, mit Ausnahme der nordöſtlichen und öſtlichen. Auf der quer vor der Mündung des Tain-Firth's liegenden Bank giebt es bey niedrigem Waſſerſtande nur 4 Fuß Waſſer. Diejenigen, welche nach Tain oder Dornoch hinauf wollen, müſſen ſich eines Lothſen bedienen; dieſe Oerter ſind übrigens von keiner ſonderlichen Wichtigkeit.

Tarbet-Neſs iſt von Scheren umgeben, weshalb man ſich zum wenigſten ¼ Meile davon entfernt halten muß. Zwiſchen Tarbet-Neſs und Firth of Cromartie iſt die Küſte rein; es liegen jedoch auf der Mitte dieſer Strecke einige Scheren, Tree Kings genannt, welche mit der Ebbe zum Vorſchein kommen.

In dem Firth of Cromartie iſt ein vortrefflicher Hafen. In dem Einlaufe ſelbſt beträgt die Tiefe einige und 20 Klaftern, allein öſtlich von der Landſpitze, wo der Flecken liegt, welcher beym Einſegeln an Backbord bleibt, läuft ein kleines Riff ½ Kabellänge öſtlich hinaus, welches das einzige iſt, vor welchem man ſich hier in Acht zu nehmen hat. Der Ankerplatz im Löhrde hat 7 bis 8 Klaftern Waſſer.

Weiter in der Bucht Murray-Firth hinein liegt die Stadt Inverneſs. Es muß bemerkt werden, daß man nicht ohne Lothſen zur Stadt hinauf gehen kann, doch kann man in die Bucht innerhalb der Landſpitze, wo das Fort George liegt, ohne Gefahr hineinlaufen, weil das Fahrwaſſer rein iſt. Es iſt nur zu beobachten, daß man von der Oſtbucht von Cromartie an längs dem Weſtlande in der Entfernung einer Kabellänge hinſegele, weil dieſe Küſte ziemlich hoch und klippig iſt. Liefe nicht ein kleines Riff von der Küſte aus, ſo könnte man derſelben noch näher gehen.

An der Küſte zwiſchen dem Fort George und der Kinnaids Hucke trift man nur einige wenige Zufluchtshäfen an. Der erſte befindet ſich bey Findhoen, wo vor dem Einlaufe eine Barre liegt. Die Küſte zwiſchen dem Fort George und Findhorn iſt niedrig. Von der Landſpitze, auf welcher das Fort George liegt, läuft ein flaches Riff ziemlich weit hinaus. Die Bucht hat überall einen ebenen Sandgrund, weshalb man erforderlichen Falls daſelbſt einſtweilen ankern kann. Die flache oder niedrige Sandküſte zieht ſich bis Burghead hin; dieſe Hucke iſt aber hoch. Oeſtlich davon und weiter nach Cowſey-Point iſt die Küſte gleichfalls höher. Cowſey-Point hat in einer gewiſſen Entfernung das Anſehn einer Inſel. Ein Viertelmeile von dieſer Hucke aus liegen einige Scheeren, und die öſtlich von derſelben befindliche Bucht hat einen reinen ebenen ſich allmählich erhebenden

*) Für den erſten Theil dieſer Beſchreibung, welche die Küſte zwiſchen Duncansby-Head und Dornoch betrift, muß die Karte von dem nördlichen Theil der Nordſee, welcher Schottlands nördlichen Theil enthält, zur Hand genommen werden.

Digitized by Google

Sandgrund; die Küste ist niedrig. Es giebt ein Paar Flüsse, deren Mündungen auf der Karte mit einem Anker bezeichnet sind, allein es geschieht derselben in den Beschreibungen keine Erwähnung. Oestlich von Cullen-Point liegt der Flecken Cullen etwas landeinwärts. Südlich von diesem Flecken sieht man drey Hügel, The Hills of Cullen genannt, die den höchsten Theil dieser Küste ausmachen. Bey Portsoy giebt es einen kleinen Zeithafen. Westlich von dem Einlaufe liegen einige Scheren, jedoch nur in einer kleinen Entfernung von der Küste. Banff und Macduff, die nur ¼ Meile aus einander liegen, haben gleichfalls kleine Zeithäfen. Außerhalb derselben, ungefähr ¼ Meile vom Lande aus, soll eine gefährliche Klippe seyn, welche Collie genannt wird. Trouphead ist eine sehr hohe Hucke, von welcher ein kleines Riff ausläuft. Westwärts von dieser Hucke zeigt die Karte einen Zeithafen bey Gamery an.

In der Bucht zwischen dem Dorfe Duncons- und Kinnairds-Head sind, besonders in der Springzeit, ziemlich starke Ströme. Die Fluth kommt von Norden her, und erhält durch die Gestalt der Küsten verschiedene Richtungen, die aber schwer zu bestimmen sind. Auf der Strecke von Tarbet-Ness bis zu der Kinnairds-Hucke und noch weiter darf man der Küste bey Nacht nicht näher, als auf 20 Klaftern Tiefe, kommen.

Auf Kinnairds-Head ist ein Kastell mit einem Lampenfeuer, das eine Höhe von 105 dänische Fuß über der Wasserfläche hat. Bey klarem Wetter stellt es sich in der Entfernung von 4 bis 4½ Meilen als ein Stern erster Größe dar. Bey Fraserburgh südlich von der Hucke ist abermals ein Zeithafen.

Der Berg Mormount, welcher 1½ Meilen südwestlich von Kinnairds-Head liegt, giebt eine gute Landkennung ab, indem man ihn auf allen Seiten über das ihn umgebende Land emporragen sieht. Er ist länglich und hat auf seinem höchsten Gipfel eine Vertiefung, etwa wie die eines Sattels; peilt man ihn aber in W. und W. z. N., so erscheint er rund.

Zwischen Kinnairds-Head und Buchanness geschieht nur des Hafens zu Peterhead Erwähnung, welcher Ort nach der Beschreibung N N. O., ½ Meile von Buchanness liegen soll; dieser Ort hat einigen Handel nach der Ostsee gehabt. Der Hafen wird mit niedrigem Wasser trocken und ist vor östlichen Winden durch einen Steinpier oder Mulje (einen steinernen Hafendamm) geschützt.

Ungefähr in der Mitte zwischen Buchanness und Newburgh liegt an einer Sandbucht das Fischerdorf Cruden. Ostwärts davon sieht man das Slainer Kastell, welches sich sehr auszeichnet. Südlich von der Bucht, ungefähr ¼ Meile vom Lande, befindet sich eine Anzahl Scheren oder ein Steinriff.

Newburgh hat einen kleinen, aber sicheren Hafen, welcher zu Zeit der gewöhnlichen Fluth 12 Fuß Wasser hat. Vor dem Einlaufe desselben ist eine Barre befindlich, die aber Veränderungen unterworfen ist.

In der Bucht gerade vor Aberdeen, nördlich von Girdleness, giebt es eine gute Rhede bey Landwinden. Man ankert in einer Tiefe von 7 bis 9 Klaftern, nachdem man beyde Kirchthurmspitzen der Stadt in gerade Richtung erhalten hat. Unbekannte können nicht ohne Lothsen in den Hafen oder in den Fluß Dee hineinkommen. Auf der Barre beträgt die Tiefe zur Zeit des niedrigen Wassers 2, zur Zeit der Springfluth 15 und bey Todtwasser 12 Fuß. Sobald das Wasser zu der Höhe gestiegen ist, daß ein Schiff in den Hafen hineinkommen kann, wird auf dem nördlichen Pier bey Tage eine Flagge und bey Nacht eine Laterne gehißt. Außerhalb Girdleness ist eine kleine Schere befindlich, weshalb man dieser Hucke nicht zu nahe kommen darf *).

Stonehaven hat zur Springzeit 15 bis 16, bey Todtwasser aber ungefähr nur 10 Fuß Wasser. Oestliche Kühlten verursachen eine starke Dining. Diejenigen, welche hier einigermaaßen bekannt sind, sollen dicht längs der Südseite, wo die Küste klippig und steil ist, hineinlaufen und sich dem Pierkopf bis auf eine Kabellänge nähern können. Von da an wird gerade auf den Pierkopf losgesteuert und darauf südwärts um denselben in den Hafen hineingebogen.

Eine Viertelmeile südlich von der Südspitze des Stone Hafens ist die Downie-Landspitze, auf welcher an der Küste ein Fels mit Ruinen des Donnotter Kastells stehe. Eine halbe Meile südlich von diesem Felsen sieht man einen Klint Towis-Heugh genannt, der von Vogelmist ganz weiß ist. Die Küste zwischen der Downie-Landspitze und Todhead ist steil und klippig. Dicht an derselben tieft es 14, in der Entfernung einer halben Meile von derselben aus aber 24 Klaftern.

*) Siehe die beyfolgende Specialkarte von diesem Hafen. Sonderbar ist es indessen, daß die Stadt Aberdeen nicht auf dieser Karte gelegt und der erwähnte Pier, auf welchem eine Flagge gehißt wird, nicht richtig angegeben ist.

Digitized by Google

Montrose ist ein bedeutender Handelsort. Die Einfahrt zum Hafen ist sehr schmal, weshalb auf der Südhucke, Montrosenefs genannt, welche eine ziemlich niedrige Felsenhucke ist, und beym Einsegeln an Steuerbord bleiben muß, ein großer viereckiger Thurm als Seemerkzeichen erbaut ist. Auf einem von dieser Hucke auslaufenden Riffe liegen die Scheren The Stone. Das äußerste Ende dieses Riffs wird mit der Springebbe trocken. Von der Nordhucke läuft gleichfalls ein Riff ungefähr ½ Meile hinaus. Dieſes Riff führt den Namen Annet, und wird mit niedrigem Wasser auch beynahe trocken. Das äußerste Ende desselben liegt quer vor den Scheren The Stone, zwischen welchen die Einfahrt zum Hafen ist, der anfangs nur eine Breite von 3 Schiffslängen hat, aber einwärts sich etwas erweitert. Der Einsegelungs-Cours ist ungefähr W. z. w. Die Einfahrt hat bey niedrigem Wasser 20 Fuß Tiefe, welche bis mitten zwischen Montrosenefs und Ferryden, wo es nur 7 Fuß tief *), abnimmt. Von da an nimmt die Tiefe wieder zu und bey Ferryden soll 15 Fuß Wasser seyn, jedoch nur in einer schmalen Rinne der Einfahrt.

Oberhalb Ferryden ist die Einfahrt längs der Nordseite nach Montrose hinauf, in welcher es bey niedrigem Wasser durchgängig bis an die Schiffbrücke hin 10 bis 12 Fuß tief. In der Springzeit steigt das Wasser 16 Fuß. Der ganze Hafen kann eigentlich nur als ein Zeithafen, in welchem die Schiffe zur Zeit der Ebbe größentheils trocken liegen, betrachtet werden. Die Küste zwischen Montrosenefs und Ferryden ist ein hoher grüner Brink mit schwarzen Felsen längs der Strandkante. Als Merkzeichen befinden sich hier 2 Steinwarden, die man in der Einfahrt in gerader Linie halten muß. Die östliche ist die höchste, hat aber an der Strandkante einen niedrigen Stand; die westliche steht oben auf dem grünen Brink.

Three Horses sind 3 neben einander und etwas landeinwärts liegende Hügel, die sich dadurch auszeichnen, daß sie auf ihrer Südseite steil, auf ihrer Nordseite aber schräg sind. Bey klarer Luft muß man während des Einsegelns in den Hafen den mittelsten derselben und zwey auf der Insel Thee Inch, einer niedrigen grünen Insel westlich von dem Orte Montrose, liegende Häuser in gerader Richtung halten.

Die Fluth strömt in den Montrose Hafen sehr stark hinein, wo es zur Zeit der Springfluthen 1½ Uhr Hochwasser ist. Außerhalb des Hafens hält die Fluth ungefähr bis 3 Uhr an, und läuft längs dem Lande südwärts hin, folglich in die Einfahrt nach dem Riff the Stone hinunter; dagegen strömt die Ebbe gerade auf das Annet-Riff zu, welches beym Einsegeln nicht aus der Acht zu lassen ist. Beym Einsegeln müssen recht viele Segel beygesetzt werden. Uebrigens giebt es hier Lothsen.

Bey Landwinden und in andern Fällen, in so fern das Wetter sehr gut ist, hat man etwas zu Norden außerhalb der Einfahrt eine gute Rhede. Das gewöhnliche Merkzeichen für den Ankerplatz ist die Kirchthurmsspitze in gerader Richtung mit einem Hügel, Turnhill **) genannt, ungefähr W. z. N. oder W. N. W. auf der Kompasse, wo man über einem Sandgrunde 8 bis 9 Klaftern Tiefe haben wird. Südlicher darf man sich nicht hinlegen, weil der Grund unrein ist; man kann aber ⅔ bis auf ½ Meile von der Küste ankern, welcher Ankergrund sich bis gerade vor den Fluß Nord-Esk hin erstreckt.

Die Lunanbay ist ungefähr ½ Meile nach Süden von Montrose entfernt; man kann daselbst mit Landwinden ankern. Die Südhucke dieser Bucht wird Redhead genannt; sie ist hoch, steil und röthlich, und dadurch sehr kenntlich. Der Strom bey derselben ist sehr heftig. Erhält der Wind die entgegengesetzte Richtung des Stroms, so entsteht eine unruhige und kabbelnde See, welches bey verschiedenen Hucken der Fall ist.

Eine Meile nach S. S. W. von Redhead aus ist die Küste hoch und jäh, sie nimmt aber in beyden Rücksichten bey der Lowerheader Hucke ab. Zwischen diesen beyden Hucken in der Mitte liegt das Fischerdorf Auchmuttie, welches aber keinen Hafen hat.

Bey Aberbrothick ist ein sicherer Hafen, der zur Zeit der Ebbe trocken wird. Dieser Ort ist von der Seeseite her durch ein altes verfallenes großes Gebäude, welches im nördlichen Theile der Stadt liegt, sehr kenntlich. Die Rhede außerhalb des Hafens ist eine kleine Viertelmeile vom Lande, wo man eine Tiefe von ungefähr 9 Klaftern hat.

*) Nach der angeschlossenen Specialkarte zu urtheilen, scheint es, als wäre hier nur 3 und weiter einwärts nur 2 Fuß Wasser; allein obgedachte Tiefe ist aus einer der neuen Sailing Directions entlehnt und dürfte daher als die wahre Tiefe zu betrachten seyn.

**) Dieser Hügel ist auf der Karte nicht abgesetzt.

Die Bellröcker oder Inchcaper Schere, welche ungefähr 3 Meilen gerade außerhalb des Einlaufs zum Tay-Flusse liegt, ist frühee mit Recht für eine dee gefährlichsten Scheren außerhalb dee schotelándischen Küste gehalten worden. Sie hat eund um sich herum eine beträchtliche Tiefe und kam nue bey niedrigem Wasser zum Vorscheln, odee wurde du ch dos Brechen dee See an ihe kenntlich. Dicht an ihrer Außenseite beträgt die Tiefe schon 15, und nur eine Kabellänge davon ungefähe 30 Klostern. Bey nebeliaem Wettee darf man sich ihe auf der Außenseite nur auf 32, auf iheee Binnenseite aber nue auf 12 Klaftern Wossee nähern.

Allein diese so oefährliche Scheee hat nicht nur ganz aufgehört furchtbae zu seyn, sondern sie ist vielmehr gleichsam ein freundlicher Leuchtstern füe den dortigen Umkreis geworden, indem sie schon seit einigen Jahren als Grundstein eines mit außerordentlichen Kunst aufgeführten Leuchtthurms dient, dessen Licht ungefähe 110 dän. Fuß übee die Wasserfläche erhaben ist. Dieses Leuchtfeuee, welches zum ersten Mal den 1 Febr. 1811 angezündet wurde, zeichnet sich dadurch aus, daß es eine eundlaufende Bewegung hat und mit Hohlspiegeln verse hen ist. In einer Zeit von 3 Minuten wirft es einen hellen und einen röthlichen Schein von sich, wozwischen dunkle Pausen eintreten. Der helle Schein, dee viel stärker ist, als dee röthliche und dahee viel weitee als dieser erblicke werden kann, gleicht in seinem vollsten Glanz und aus einer weiten Ferne betrachtet, einem Steen erster Größe. Die eewähnten dunkeln Pausen unterscheiden dieses Leuchtfeuee von andern der Art *). In der Springzeit ereicht das Wassee bey diesee Klippe eine Höhe von ungefähr 12 Fuß. Bey stürmischem Wettee abee prallen mieunee die wüthenden Wogen mit euer so furchtbaeen Kraft an diese Klippe an, daß ihr schäumendee Topp fast zue Spitze des Thurms hinauf spritzt. Bey dickee und nebeliaer Luft wird mit einer Glocke gebeiert, sowohl bey Tage, als bey Nacht. Dieses Beteen geschieht durch dieselbe Maschine, welche das Leuchtfeuee eund führt.

Dundee ist eine ansehnliche Handelsstadt, welche ein Paoe Meilen innerhalb dee Mündung des Tay-Flusses liegt. 4 Meilen weitee landeinwärts hot man Peeth, und zwischen diesen beyden Städten befinden sich mehcere kleine.

Die Mündung des Tay-Flusses hat auf beyden Seiten Riffe und gefährliche Gründe. Das Riff, welches ungefähr ¾ Meile von Button-Ness ausläufe und zue Zeit der Ebbe treckn wird, heißt Gaa. Das Riff, welches von dee Südhucke odee von Tentsmoor-Point auläuft, und zum Theil eine Parallele mit dem ersten bildee, heißt Abbeetao. Am Ende desselben, wo es bey niedrigem Wassee 2½ Klaftern tieft, liegt eine Tonne. Von diee zieht sich eine Baree, Ceofssand genannt, quee voe die Mündung des Flusses nach Gaa-Riff hin, auf welcher dos Wossee gegen das Gaa-Riff hin am tiefsten ist. Ungefähr ¾ Meile außerhalb der Baere beträgt die Tiefe 9 bis 10 Klaftern, welche einwäres allmählich abnimmt; ist man über die Baree gekommen, hat man 6 bis 7 Klaftern.

Will man nach Dundee odee in den Tay-Fluß hineinsegeln, so muß mon die beyden Leuchtthüeme auf Button-Ness in gerade Richtung zu bringen suchen, und in dieser Linie einsegeln. Diese beyden Leuchtthürme haben eine sehr veeschiedene Höhe, und stehen 300 englische oder ungefähe 291 dänische Fuß aus einander. Während des Einsegelns muß man fleißig lochen, um zu erfaheen, wann man auf und übee die Baree gekommen ist, denn in letzterem Falle muß man zum Einsegeln in den Fuß abhalten odee anluven. In dem Flusse selbst ist der Cours ungefähe W., r. w., wobey man einen alten verfallenen Thurm Beoughty-Kastell genannt, welcher auf einer Landspitze in dee Mitte zwischen Dundee und Button-Ness steht, in dem Abstande einee Thoebreite von einem Hügel oder einee Anhöhe, Dunde-Law genannt, halten muß, welches Merkzeichen sowohl beym Ein- als beym Aussegeln anwendbar ist. Hat man indessen Kenntnung von diesem Merkzeichen schon außerhalb der Barre, so kann man sogleich ohne zuerst die Leuchethürme in eins zu bringen, danach einhalten, geeade übee die Barre einsegeln, und, in so fern noch kein Lothse da ist, Ankee werfen. Geschieht die Einsegelung übee die Barre bey Nacht, so müssen die beyden Leuchtfeuer durchaus in eins gebrache werden; wobey man sich des Loehs fleißig bedienen muß, damit man wissen kann, wann man übee die Barre gekommen ist, da man alsdann abholten und die Leuchtfeuee noch und nach öffnen muß, um daeauf nach Gutdünken ankeen zu können.

*) Nach der Erfahrung des Heeausgegebees können Leuchtfeuer, die durch gefärbtes Glas ausgezeichnet sind, nicht weit gesehen werden, weil solches Glas den Schein des Lichts gar zu sehr schwächt; in die Nähe abee zeichnet ein solches Liche sich vortheilhafe aus. Dee Bau dieses Thurms soll wegen seiner Lage und dee in solchee Hinsicht zu besiegenden außeeordentlichen Hindernisse 4 Jahre gedauert und 60000 Pfd. Sterl. gekostet haben. Bey Aufführung desselben hat man eben den Plan befolgt, der dem auf Eddystone bey Plymouth zu Grunde liegt.

Button-Ness hat ein flaches Sandufer, zeichnet sich jedoch durch einige Sanddünen oder Hügel aus, die röthlich und jäh sind, wobey man sogleich die beyden dortigen Leuchtthürme erkennt. Bey einiger Kühle, besonders bey einem Seewinde, oder wenn der Strom wegen der Ebbe die entgegensetzte Richtung des Windes hat, brandet es überall auf Seesand, oder der Barre. Ein Fremder läufe daher Gefahr, wenn er zu einer solchen Zeit hineinsegelt. Aus dieser Ursache möchte man lieber, wofern es thunlich wäre, die Fluth abwarten, bevor man hineinsegelt, weil das Wasser alsdann schmuler wird. Sollte man sich aber bey einem Seewinde genöthigt sehen, während der Ebbe einzusegeln, dann darf man nur die höchstnothwendigen Kreuzsegel führen, damit man, je nachdem der Strom das Schiff nach der einen oder der andern Seite hinzwingt, geschwind abdrehen kann *).

Diejenigen, welche den Tay-Fluß anthun, sehen zu einer und derselben Zeit nicht blos die beyden Leuchtfeuer auf Button-Ness, sondern auch das Brierocker, wie auch das auf der Insel May in dem Edinburger Föhrde.

Der beste Ankerplatz auf dem Tay-Flusse befindet sich gerade vor dem Westende der Stadt Dundee auf 3 bis 4 Klaftern Wasser. Der Hafen selbst, innerhalb des Piers, wird mit der Ebbe trocken. Mit Neu- und Vollmond tritt auf der Barre die Stunde der höchsten Fluth um 2 Uhr ein. Zur Springzeit steigt und fällt das Wasser 16 bis 17 Fuß. Außerhalb der Barre darf man dem Gaa-Riff nur auf 5 und dem Abbertay Grunde nur auf 6 Klaftern Tiefe nahe kommen.

Die St. Andrewsbay, welche südlich von dem Einlaufe zum Tay-Flusse befindlich ist, hat überall einen guten Grund. Man ankert am besten auf einer Tiefe von 6 bis 7 Klaftern, und zwar da, wo man die Kirchthurmspitze der Stadt St. Andrews mit Drumarra Craig in einer Richtung hat. Zur Zeit der Fluth läuft der Strom stark westwärts oder aufs Land zu. Der Hafen bey der Stadt ist für kleine Schiffe sehr sicher, wird aber mit der Ebbe trocken. Zur Springzeit beträgt die Tiefe 11 bis 13, bey Todtwasser ungefähr 9 Fuß. Will man in den Hafen hinein, so hält man etwas südlich, bis man gerade vor den Pierkopf hingekommen ist, da man alsdann längs dessen Südseite hineinsteuert.

Zwischen den beyden Hucken oder Vorgebirgen Fifeness und St. Abbs-Head ist ein sehr großer Meerbusen befindlich, Firth of Forth genannt, der tief ins Land hineingeht und an dessen südlicher Seite Schottlands uralter Hauptstadt Edinburgh liegt. Außer dieser Stadt liegen auf beyden Seiten des Meerbusens sowohl, als an dem in denselben fallenden Flusse, the River, der eine weite Strecke aufwärts schiffbar ist und oberhalb Stirling seinen Ursprung hat, verschiedene mehr oder weniger ansehnliche Städte. Bey Queensferry, oder etwas außerhalb Hould-Point denkt man sich die Mündung des erwähnten Flusses; von da an fängt also the Firth oder der Meerbusen selbst an. Ungefähr 5 Meilen oberhalb Edinburgh nimmt der merkwürdige Kanal, durch welchen eine Wasser-Communication zwischen Edinburgh und mehrere an dem dortigen Meerbusen liegenden Städten, nebst Glasgow zu Stande gekommen ist, seinen Anfang. Glasgow, am Flusse Clyde, ist eine sehr bedeutende Handelsstadt.

Die Insel May, welche etwas nördlicher, als mitten vor der Mündung des Firth of Forth liegt, stellt sich denjenigen, die diesen Meerbusen besegeln, oder auf denselben hinein wollen, als einen vortrefflichen Kennungs- und Anhaltungspunkt dar. Dicht um die Insel herum ist die Tiefe beträchtlich; nur bey der Nordspitze derselben giebt es einige Scheeren, deren Entfernung von der Hucke nicht über eine Kabellänge beträgt **). Auf dem höchsten Punkt der Insel ist ein Leuchtthurm aufgeführt, dessen Licht eine Höhe von 195 dänisch Fuß über der Wasserfläche hat. Dieses Leuchtfeuer ist ein stillstehendes mit Reverberen versehenes Lampenfeuer, welches, wenn man es aus einer weiten Ferne betrachtet, sich von allen Seiten der Insel aus zeigt, und einem Stern erster Größe gleicht.

Wir halten es für zweckmäßig, nicht nur die Küste auf beyden Seiten des Fiords von Fifeness sowohl, als von St. Abbs-Head an, einwärts zu beschreiben, sondern auch eine Anweisung zur Anhaltung dieses Fiords zu geben, und zu desto größerer Deutlichkeit fügen wir von diesem Fiord eine specielle Situationskarte an.

*) Siehe die angeschlossene Specialkarte.

**) Auf der Karte sieht man indessen doch auch einige Scheeren bey der Südspitze.

Digitized by Google

Von Fifeneſs läuft ein Steinriff über ½ Meile in N. O. z. N. a. w. hinaus, das aber ſehr flach iſt, denn es tieft an deſſen Außenſeite 10 bis 12 Klaftern. Auf der äußerſten Spitze, oder etwas innerhalb der äußerſten Spitze derſelben iſt eine Schere befindlich, die Car-Rock genannt wird. Nach einem authentiſchen Berichte ſtand man im Jahre 1815 im Begriff, auf dieſer Schere, welche bey dem niedrigſten Waſſer kaum zum Vorſchein kommt, eine Baake zu errichten. Die Klippe, auf welcher dieſes kunſtvolle Gebäude aufgeführt werden ſollte, hat 23 Fuß im Durchmeſſer, und iſt alſo zu klein, um einem aufzuführenden Gebäude eine ſolche Einrichtung zu geben, daß Menſchen darin wohnen könnten. Es iſt nämlich in Vorſchlag geweſen, im Obertheil dieſer Baake eine Glocke anzubringen, an welcher ein durch einen Mechanisme in Bewegung geſetzter Hammer bey dem durch Ebbe und Fluth verurſachten Steigen und Fallen des Waſſers beiern ſollte, und zu dem Ende war man Willens, eine ſolche Einrichtung zu machen, daß das Waſſer durch eine ſchmale Oeffnung einlaufen und den Mechanisme in Bewegung ſetzen könnte. Wir haben indeſſen keine nähere Nachricht davon erhalten, und wiſſen alſo nicht, ob auch dieſer Vorſchlag zur Ausführung gekommen iſt. Was das Beiern ſelbſt betrift, ſo können wir nicht umhin die Bemerkung zu machen, daß, da Balcock nur ungefähr 2½ Meilen von Carcock entfernt liegt, bey nebeligem Wetter leicht eine Verwechſelung dieſer beyden Glocken geſchehen und ſolches für die Seefahrenden gefährliche Folgen haben könnte. Mag auch immerhin der Ton der Glocken verſchieden ſeyn; es bleibt gleichwohl doch nicht wenig ſchwierig, ſie von einander zu unterſcheiden, es ſey denn, daß man zuvor den verſchiedenen Ton einer jeden derſelben kennen gelernt hätte. Unwärts werden die Glocken ſchwerlich gehört werden können.

Die Landkante zwiſchen Fifeneſs und Elie-Neſs iſt klippig. Längs der Küſte ſind Scheren, die ſich zum wenigſten eine Kabellänge auswärts erſtrecken; bey Belly-Neſs reichen ſie noch weiter. ½ Meile in O. N. O. von Elie-Neſs liegt eine Scheere the Ox genannt, welche bey niedrigſtem Waſſer ſichtbar iſt. Hält man Kinghorn-Neſs außerhalb Elie-Neſs, ſo wird man wegen dieſer Schere keine Gefahr laufen.

Zwiſchen Kinghorn-Neſs und Elie-Neſs, die nur ungefähr 2 Meilen von einander entfernt ſind, liegen die 4 Städte Leail, Anſtruther, Pittenweem und St. Monance, welche ſämtliche Zufluchtshäfen haben, von denen der Anſtruther der wichtigſte iſt.

Die von Elie-Neſs auslaufende Landſpitze iſt ſehr leicht zu erkennen. Elie hat einen guten Zufluchtshafen, der ſich ſo eben innerhalb oder nördlich von der nächſten ½ Meile in N. W. von Elie-Neſs auslaufenden Hucke befindet. Zwiſchen dieſer Hucke und Elie-Neſs und weiter bis zur Oſthucke der Largo-Bay hin, iſt die Küſte bis auf ½ Meile vom Lande aus unrein.

Auf der Largo- und Kiekaldy-Bay, wie auch außerhalb der Küſte zwiſchen dieſen beyden Bayen, und zwar über einer Tiefe von 8 bis 10 Klaftern, auch wohl etwas darüber, trift man einen feinen Ankergrund an; allein ſowohl inner- als außerhalb dieſer Tiefe iſt der Grund nicht gut. Auf dieſer Küſtenſtrecke hat man 5 Zufluchtshäfen, nämlich einen bey Leven, einen bey Methell, einen bey Oſt-Wemyſs, einen bey Weſt-Wemyſs und einen bey Dysart. Die Küſte von Leven bis Kiekaldy iſt niedrig, aber klippig und voller Scheeren, bis auf eine Kabellänge vom Lande aus. Bey der Südhucke der Kiekaldy-Bay ſteht ein altes Thurm, Seafield-Tower genannt. Gerade davor, ½ Meile vom Lande aus, liegen the Bows, einige ſpitzige Klippen, bey welchen es 8 Klaftern tief iſt. Von da bis Kinghorn-Neſs iſt die Küſte klippig und ſteil.

Auf der Weſtſeite von Kinghorn-Neſs giebt es gleichfalls einen Zufluchtshafen, der Pettycurr genannt wird. Auf der dabey befindlichen Mauer wird bey Nacht eine Laterne gehißt, die von halber Fluth bis zu halber Ebbe brennt. Von Pettycurr läuft ein Steinriff hinaus, welches the Blea genannt wird. Die Länge deſſelben macht den dritten Theil der Breite zwiſchen Kinghorn Neſs und Inch-Keith aus; bey niedrigem Waſſer hat es eine Tiefe von 3 bis 5 Klaftern. Die Zeitſtröme dränen ſich mit Heftigkeit über dieſes Riff hin, wie auch gegen daſſelbe an, welches an ſeiner Kante, weil es dicht an derſelben tief iſt, eine merkliche Kabbelung verurſacht. Die Bucht zwiſchen Kinghorn-Neſs und Burnt-Island wird bey niedrigem Waſſer trocken, obgleich es bis ganz nahe an den Grund an 10 Klaftern tief. Zwiſchen Burnt-Island und Stanleyburn iſt die Küſte auf einer Strecke von ungefähr ½ Meile ſteil. Bey Stanleyburn iſt ein kleiner Pier und zugleich eine gute Gelegenheit zum Waſſer-Einnehmen. Die Tiefe nimmt von 5 bis 13 Fuß allmählich zu, bis auf ½ Meile vom Lande aus beſteht der Grund aus Lehm.

St. Abbs-Head iſt eine hohe und ganz ausgezeichnete ſteile Klippenhucke, auf welcher eine kleine Kapelle liegt. Von der nördlichen und ſüdöſtlichen Seite aus betrachtet, hat die Hucke in einiger Entfernung das Anſehn

Digitized by Google

einer Insel. Ganz nahe am Lande beträgt die Tiefe 30 bis 40 Klaftern. Um die Hucke herum sind die Ströme sehr stark, und bey dem geringsten Winde, besonders wenn der Strom die entgegengesetzte Richtung des Windes hat, entsteht in einer ziemlichen Entfernung von der Küste aus eine sehr unruhige See.

W N. W, ½ Meile von St. Abbs-Head, giebt es eine Hucke mit einem verfallenen Kastell. Die Küste von St Abbs-Head bis Dunbar ist klippig, und längs derselben liegen viele Scheren. In der Entfernung einer Viertelmeile vom Lande trift es 20 Klafteen und darüber. Bey Dunbar, innerhalb einer niedrigen Klippenhucke, ist ein Pierhafen befindlich, der aber einen klippigen Grund hat. Bey Landwinden kann man ungefähr ½ Meile vom Lande in einer Tiefe von 7 bis 8 Klaftern ankern, doch sucht man gewöhnlich gerade vor dem Hafen eine Tiefe von 10 bis 11 Klaftern, wo man Sandgrund hat. Die Mündung des Hafens ist sehr schmal. Bey einigem Winde entstehen hier Wiederseen, so daß ein Schiff nach der einen oder der andern Seite leicht auf den Strand geworfen und zertrümmert werden kann. Es ist daher äußerst gefährlich dahinein zu gehen, wenn das Wetter nicht gut ist. Außerhalb des Hafens, in N. W. von demselben, ragen einige spitzige Klippen, the Staples genannt, über das Wasser empor, bey welchen es sehr und zähe trift.

Whitberey-Ness ist niedrig, hat aber an seiner äußersten Spitze eine ausgezeichnete runde Erhöhung. Die zwischen Dunbar und diesem Ness befindliche Bucht, in welche der Tyne-Fluß fällt, hat einen flachen Sandgrund, welcher sich um das Ness herumzieht.

Die kleine Insel the Bass ist ganz besonders ausgezeichnet; sie ist hoch, rund, auf allen Seiten steil und von dem Auswurf der Vögel sehr weiß. Bis dicht an dieselbe hin beträgt die Tiefe 12 bis 15 Klaftern und ½ Meile außerhalb derselben einige zwanzig. Man kann zwischen der Insel und dem Lande hindurchgehen, wo es 12 bis 14 Klaftern trift und der Grund klippig ist.

Auf einer Landspitze quer innerhalb der Insel Bass steht ein großes, altes, verfallenes Kastell, Tantallan-Castle genannt. In der Nähe der Hucke sieht man einen einzelnen hohen Berg. ¼ Meile innerhalb der Stadt North Berwick zeigt sich ein runder Berg, der North Berwick Law genannt wird. Auch sind die kleinen außerhalb der Küste liegenden Inseln Craigh-Leith, Lamb, Fidra und Ibris sehr kenntlich; Fidra zeichnet sich jedoch am meisten aus. Einwärts um Craigh Leith herum giebt es einen Lauf. Uebrigens ist die hiesige Küste sehr unrein, und viele Schiffe sind hier gescheitert, welches zum Theil davon herrührt, daß der Strom während der Ebbe auf die Küste zuläuft. Es trift hier plötzlich; auf der Außenseite erwähnter kleiner Inseln hat man ungefähr 20 Klaftern Wasser.

Westlich von Fidra und Ibris ist die Tiefe weit geringer, und die sich nach S. W. hinziehende Küste der Bucht niedriger, als die vorherige. Längs dieser Küste giebt es Sandriffe, auf welchen sich einige Scheren befinden. Man kann überall in einer Tiefe von 7 bis 9 Klafteen ankern, auch wohl in einer geringern, je nachdem das Schiff tief sticht. Die Beschreibungen erwähnen keiner Häfen diesseits Leith, allein nach der Karte zu urtheilen, muß es einen guten Zufluchthafen geben, sowohl bey Aberlady, als bey Musselburgh am Esk Flusse, und vielleicht noch an mehrern Orten.

Edinburgh, Schottlands Hauptstadt, liegt nicht unmittelbar an der See, sondern ungefähr ½ Meile landeinwärts an einem kleinen Flusse. In der Mündung dieses Flusses ist der Hafen an welchem Edinburghs bedeutender Handel sich gleichsam eine neue Stadt geschaffen hat, die als eine Vorstadt zu Edinburgh zu betrachten ist, und den Namen Leith führt. Außerhalb der Einfahrt zu erwähntem Flusse giebt es eine gute Rhede. Wir halten es für nöthig, die kleinen Inseln und Scheren, vor welchen man zur Anthuung dieser Rhede vorbey segeln muß, zu beschreiben.

Auf der Insel Inch-Keith, welche ungefähr in der Mitte zwischen Leith und Kinghorn-Ness liegt, steht ein Leuchtthurm, dessen Licht sich ungefähr 216 dänische Fuß über die Mittelhöhe des fluthenden Wassers erhebt. Dieses Leuchtfeuer, welches zunächst für die Schiffahrt auf der Rhede bey Leith angelegt ist, besteht aus einem rundlaufenden Blickfeuer, von dessen Blicken, die allmählich entstehen und allmählich wieder hinschwinden, jede Minute einer zum Vorschein kommt. Südöstlich von Inch-Keith liegt zuerst eine sichtbare Schere, Longh-Craigh genannt, und weiter hin in eben dieser Richtung giebt es mehrere Scheren, die Briggs und Herwit genannt werden und nur bey der niedrigsten Ebbe sichtbar sind. Ungefähr ½ Meile von der Insel aus liegt am südlichsten Ende der letztgenannten Schere eine schwarze Tonne, die man an Steuerbord hält, wenn man südlich um Inch-Keith herum geht. Ungefähr in diesem Kompaßstriche, etwa ½ Meile von der schwarzen Tonne, liegt an der Nordseite einiger Scheren, Wasf-Craigh genannt, eine rothe Tonne, welche an Backbord zu halten ist; doch ließe sich auch in vorkommendem Falle südlich um die letzte herum gehen.

Von der Küste bey Leith läuft ein breites Riff ½ Meile hinaus. Auf dem äußersten Ende desselben, wo der Einlauf zu der nach dem Flusse hinführenden Fahrbahn ist, steht eine Baake, welche beym Einsegeln an Back-

Digitized by Google

bord gehalten werden muß. Gerade vor dem Nordende eben dieses Riffs liegen verschiedene Scheren, Symons genannt, von welchen die äußerste ungefähr ½ Meile vom Riffe entfernt liegt.

Geht man nördlich und westlich um Inch-Keith herum nach der Leither Rhede hin, welches große Schiffe zu thun pflegen, so hat man sich vor den Gunnet-Scheren, auf welchen es nur 10 Fuß Wasser giebt, in Acht zu nehmen. An ihrem Westende liegt eine weiße Tonne. Diejenigen, welche hier gut bekannt sind, können zwischen ihnen und der Insel hindurch gehen.

Auf der Leither Rhede ist der beste Ankerplatz für große Schiffe quer vor Newhaven, westlich von Leith, wo Hound-Point zwischen der Insel Cramond und der Mickry Schere, die beyde hoch und schwarz sind, gesehen wird; die Tiefe daselbst beträgt 7 bis 9 Klaftern. Von halber Fluth bis zu halber Ebbe ist auf dem Leither Pierkopf eine Laterne gehißt *). Im Winter ist die Leither Rhede nicht sonderlich, weil der Ankergrund daselbst nicht der beste ist und das hohe Land oft heftige Windstöße verursache.

Große Schiffe können das Revier innerhalb Queensferry weit hinaufsegeln, wo es viele Handelsörter, und viel Verkehr giebt; allein sie müssen daselbst gut bekannt seyn, um diese Fahrt ohne Lothsen unternehmen zu dürfen.

Thut man von der Seeseite her, auf der Höhe von Fife-Ness, Firth of Forth oder die Insel May an, so erblickt man zuerst die Berge Kelly-Law, Gunnes-Law und Larao-Law, welche ungefähr die Gestalt eines Zuckerhuts haben. Befindet man sich etwas südlicher, so sieht man St. Abbs-Head und die Cheviot-Berge. St. Abbs Head läuft nicht so spitz zu, wie die vorhin genannten Berge. Die Cheviot-Berge gewahrt man deutlich in einer Entfernung von 6 Meilen. Es liegt so eben westlich von Dunbar ein runder Berg, Knockingdore genannt, welchen man mit der Insel Bass, weil sie einander ähneln, verwechselt haben soll; allein ist das Wetter sichtig, und hat man also die ganze Küste vor Augen, so wird ein solcher Irrthum nicht leicht möglich seyn.

Die Ebbe läuft in den 3 letzten Stunden um die St. Abbs Hucke herum längs der Dunbarbay und begegnet der Fluth im Frord. Das Wasser fängt an 7½ Uhr bey Bass zu steigen, und hat darum seine größte Höhe 1½ Uhr erreicht. Die Ebbe, welche alsdann heraus kommt, teilt sich mit der Fluth zusammen, welche letztere ungefähr 3 Stunden südwärts um die St. Abbs-Hucke herum läuft, bis sie bey der Hucke des Kaster Kastells mit dem ihr entgegenlaufenden Strom zusammenstößt. Dieses Zusammenstoßen verursacht eine heftige Kabbelung, die man in weiter Ferne hören kann. Bey der Insel May oder auf der Nordseite der Bucht teilt die Stunde der höchsten Fluth um 2 Uhr ein. Ist man genöthigt in den Frord hineinzukreuzen, so thut man wohl, sich während der Vorfluth an die südliche, während der Nachflueh aber sich an die nördliche Seite des Fiords zu halten, weil der Strom alsdann die meisten Vortheile gewährt.

In der zwischen St. Abbs-Head und Whapness befindlichen Bucht wird auf der Karte ein einstweiligen Ankerplatz mit 10 bis 13 Klaftern Tiefe angemerket; allein zu geschweigen, daß das Ankern ohne Landwind unmöglich geschehen kann, scheint diese Stelle keine sonderliche Vorzüge haben zu können.

Whapness, die Osthucke des Aye-Flusses, ist eine niedrige Klippe, hinter welcher sich hohes Land befindet. Die Breite zwischen Whapness und the Fort, einer hohen steilen Hucke, beträgt etwas über $\frac{1}{10}$ Meile. Zwischen diesen Hucken segelt man nach Ayemouth ein, und in gerader Linie zwischen denselben oder richtiger ein wenig weiter auswärts, liegt eine Reihe kleiner Klippen, die zu jeder Zeit über das Wasser hervorragen. Zu beyden Seiten derselben ist das Wasser rein und hat eine Tiefe von 4 bis 5 Klaftern. Beym Einsegeln wähle man die Seite, welche in Ansehung des Windes die beste ist; man muß sich aber mitten im Laufe halten. Ist man vor ihnen vorbey, so hält man dicht an die Baake hin, welche auf der Spitze der Klippe an der Backbordseite steht, und steuert darauf in den Hafen hinein. In N. W. ½ Meile außerhalb des Einlaufs kann man unter einer hohen Hucke in einer Tiefe von 13 bis 15 Klaftern ankern, welche Tiefe jedoch von kleinem Umfange ist und für einen Unbekannten nicht leicht zu finden seyn wird.

Die Küste zwischen Boltoness und St. Abbs-Head ist klippig und steil; es tieft 20 Klaftern nahe an und ungefähr 30 Klaftern etwas außerhalb derselben. Bey Boltoness läuft ein kleines Riff aus.

Die Stadt Berwick gehörte vordem zu Schottland, jetzt aber gehört hin zu England.

*) In einer Note der englischen Beschreibung wird als allgemeine Regel aufgestellt, daß die Leuchtfeuerlaternen der an jenem Meerbusen befindlichen Zufluchtshäfen nur von halber Fluth bis zu halber Ebbe aufgehißt sind. Dergleichen Leuchtfeuer-Laternen erwähne die Beschreibung jedoch nur bey Leith und Pettycurr. Ob nun bloß bey diesen und nicht bey sämtlichen Zufluchtshäfen des Meerbusens eine solche Einrichtung Statt finde, läßt sich aus den angeführten Umständen nicht abnehmen.

Forloning of the Bass

Oen May i. N. pan of Ual

Kirkca

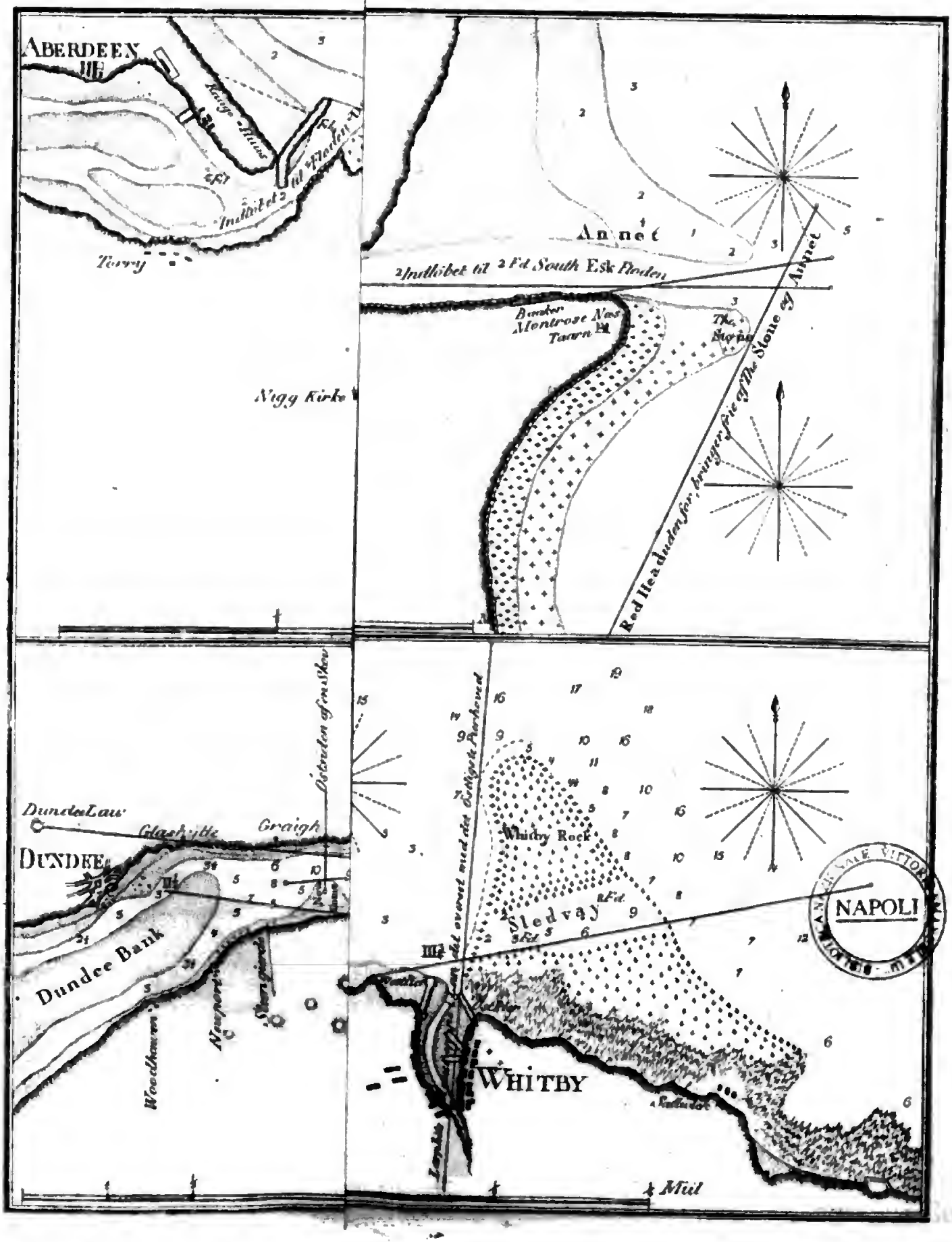
Seafield
Ice Hill
Donaurn Hill
Burntisland
Marlon
Inverkeithing
Pitt Colm
Hawdo
Medary
Crammond
Queensferry
Nord Leith
Cramond
EDINBURGH
Thorntons Cartel
South Craig
Cartel
the Tier
St Abbs Head

NAPOLI

P Hyarth del

I Flint Sc

Digitized by Google


ABERDEEN
Torry
Nigg Kirke
Annet
Indlöbet til 2 Fd South Esk Floden
Bunker
Montrose Nes
Taarn
The Stone
Red Headuden for, bringer frie af The Stone og Annet
Östriden af en Skov
Dundee Law
Glashytte
Graigh
DUNDEE
Dundee Bank
Woodhaven
Newport
Whitby Rock
Sledvay
WHITBY
Mil
NAPOLI

Digitized by Google

# Siebentes Kapitel.

## Beschreibung der Ostküste von England zwischen dem Tweed-Flusse und South-Foreland.

Berwick ist eine befestigte Stadt, welche auf den Nordseite des Flusses Tweed liegt *). Auf der Südseite der Einfahrt zum Flusse, welche nur die Breite einer Kabellänge hat, ist ein Sandriff, und an der Nordhucke eine Reihe Scheren befindlich, innerhalb welcher ein Pier oder eine Mulje von der Hucke quer ausgeht. Längs den Scheren sind Steckbaaken, die man, während man in die Einfahrt einbiegt, an Steuerbord haben und an die man sich ganz nahe halten muß. Auf der Barre gerade vor dem Ende der Mulje giebt es während der Springzeit und zwar zur Zeit der Ebbe nur 6, zur Zeit der Fluth aber 18 Fuß Wasser und darüber, so daß der Hafen für ziemlich große Schiffe dienlich ist. Man legt bey der Stadt an, in der Nähe der Brücke. Mit allen Seewinden finden hier am Ufer starke Widersees Statt; zugleich läuft der Strom während der Ebbe den Tweed-Fluß sehr stark hinab, und zwar nach Regen am stärksten, so daß ein Schiff unter diesen Umständen nur mit großer Anstrengung gegen ihn ansteuern kann; ein Unbekannter wird daher einen Lothsen nöthig haben. Mit Neu- und Vollmond tritt die Stunde der höchsten Fluth um 2¼ Uhr ein. Das Merkzeichen für den besten Ankerplatz auf der Rhede außerhalb der Einfahrt, ist die Thurmspitze der Stadt in W. N. W. r. w. gepeilt. Man ankert in einer Tiefe von 5 bis 6 Klaftern oder etwas weiter auswärts, nachdem man das Kastell auf der Holy-Island (heiligen Insel) in S. O. ¼ S. peilt, wo es 10 bis 11 Klaftern tief ist und der Grund sandig ist.

Die Insel Holy-Island ist, bis auf die lange aus lauter Sanddünen bestehende Erdzunge, welche in W. N. W. ausläuft, eine hübsche kleine Insel **). Die Küste bey und auf Emanuel-Head und weiterhin um die Landspitze des Kastells herum, ist voller Klippen und Scheren. Bey der Stoneridge-Hucke giebt es gleichfalls Scheren; übrigens besteht der Grund aus reinem Sande. Der Hafen ist auf der Südseite zwischen der Ross-Point, Old-Law genannt, und der Insel, innerhalb eines mit aufrechtstehenden Klippen besetzten Steinriffs, welches den Namen Stoneridge führt.

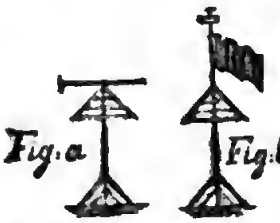
The Plough, eine Klippe, welche ungefähr im Osten r. w. vom Kastell liegt, ist auf der westlichen Seite steil. Zwischen dieser Klippe und der Insel beträgt die Tiefe 3 bis ungefähr 4 Klaftern. Eine Kabellänge östlich von the Plough liegt eine andere Schere, the Seat genannt; beyde kommen mit der Ebbe der Springzeit zum Vorschein. The Goldstone, eine andere kleine Schere, welche ⅛ Meile etwas südlicher als Ost von the Plough liegt, wird mit der Hinter-Ebbe sichtbar. Von da läuft ein Steinriff ein Paar Kabellängen ostwärts hin, welches nur mit der niedrigsten Ebbe sichtbar wird. Ferner the Gussard ⅛ Meile S. S. O. von Goldstone mit 12 bis 13 Fuß Wasser; St. Nicholas-Rock ⅛ Meile nördlich von selbiger, auf welcher die Tiefe 14 Fuß ausmacht und Minster-Seore Rock ⅛ Meile nördlich von the Plough, auf welcher es 11 bis 12 Fuß tief; alles bey niedrigem Wasser und nach dem rechtweisenden Kompasse. Nähert man sich der Holy-Island und den Scheren the Staples, so werden folgende Gegenstände und Kennungen zum Vorschein kommen. In verschiedenen Richtungen ist Halidown-Hill, das Südlichste von einem Gebirge, welches sich von Whapness bis gegen Berwick erstreckt, sichtbar. Wingate-Gap ist eine große Kluft oder Oeffnung, welche in dem höchsten Theil des westlichen Landes, und, wenn man sich ein wenig nördlich von the Plough und Goldstone befindet, gerade über dem Kastell gesehen wird. Auf eben diesem hohen Lande, etwas

*) Zu desto größerer Verständlichkeit dieser Beschreibung verweist man den Leser auf die angeschlossene Situationskarte von 4 an der Ostküste von England befindlichen Häfen.

**) Siehe die erwähnte Situationskarte, ohne welche die Beschreibung des Hafens dieser Insel, in der Einsegelung in denselben, unverständlich seyn wird. Eine der Englischen Beschreibungen giebt die Länge der Insel Holy-Island zu 4 Meile, und die Breite mit Ausnahme der in W. N. W. auslaufenden Erdzunge eben so groß an, auf den Karten aber erscheint sie nur halb so groß.

südlich von Wingate-Gap, giebt es zwey runde Hümpel, the Scares genannt, und ungefähr in selbiger Entfernung nach der nördlichen Seite von Wingate-Gap steht die St. Nicholas Kirche. Ist man nördlich von Holy-Island, so scheint die erwähnte Kirche unten am Fuße des hohen Landes zu stehen *). Man sieht ferner unten am Fuße des hohen Landes einige Bäume, Kyla-Bäume genannt, mit einigen Häusern auf der Nordseite. Die Stadt Biel ist mit Bäumen umgeben und liegt auf einer grünen Ebene.

Der Hafen von Holy-Island ist auf der Südseite der Insel. Die Stadt liegt auch auf dieser Seite, aber ganz tief hinein. oder, wenn man will, auf der Südwestbucht der Insel. Die Ueberbleibsel einer alten großen Kirche, und eines großen Klostergebäudes machen sie von der Seeseite her sehr kenntlich. Außerdem stehen die Gebäude eines Kastells auf der andern Seite des Hafens, oder auf der Südspitze der Insel. Dicht an der Ostseite des verfallenen Klostergebäudes ist ein Hügel, welcher Look-out-Hill (Ausguck Hügel) genannt wird, auf welchem die Lothsen, welche auf Ausguck stehen, sich aufhalten; auf diesem Hügel stehe eine Bake. Ist das Wetter so hart, daß die Lothsen einem im Ansegeln begriffenen Schiffe nicht entgegen gehen können, so wird die Flaggenstange, wie in Figur a zu sehen ist, auf die Spitze der Bake horizontal niedergelegt; geht aber mit Wetter und Wasser eine solche Veränderung vor, daß das Schiff über die Barre einkommen kann, so wird wie in Figur b die Flaggenstange wieder aufgesetzt und eine blau-Flagge aufgehißt. Auf der nördlich von dem festen Lande auslaufenden Landspitze, welche die Südseite des Hafens, Ross-Point oder Old-Low genannt, ausmacht, stehen zwey




Baaken, welche beym Einsegeln über die Barre in gerader Richtung gehalten werden müssen. Die Ostseite der Ross-Hucke besteht aus Sanddünen. Der sich am meisten auszeichnende Gegenstand, wenn man von der See einkommt, ist das alte Bambarough Kastell, obgleich die Hucke, auf welcher es steht, nicht sehr hoch ist. Es liegt an der Küste ungefähr eine Meile südöstlich von Holy-Island. Auf der Insel Fairn, welche die höchste hieselbst befindliche Schere ist, giebt es ein Leuchtfeuer und gleichfalls eins auf einer der westlichen Staples Scheren. Nach einer im Januar 1811 geschehenen Bekanntmachung des Trinity-House in London, haben diese beyden Feuer, deren Höhe über der Wasserfläche 72 Fuß beträgt, eine rundlaufende Bewegung, und werfen jede halbe Minute einen starken Schein von sich aus. Sie stehen in der Richtung von S. O. und N. W., und zwar ½ Meile aus einander. Außer diesen zwey Leuchtfeuern ist zur Erleuchtung der Durchfahrt zwischen Goldstone und the Plough noch ein stillstehendes auf der Insel Fairn befindlich. Die beyden Leuchtfeuer dieser Insel stehen in der Richtung S. z. O. und N. z. W., und sind 544 dänische Fuß von einander entfernt. Bringt man sie in eins und segelt darauf zu, in welchem Falle man sie über Megstone sieht, so führt der Cours etwas näher Goldstone, als the Plough. Das niedrige dieser Feuer kann nur auf der Nordseite, das höchste aber, wie auch das auf Brawnsmann, auf allen Seiten gesehen werden.

Diese Scheren erstrecken sich über ½ Meile nach O. N. O. hin, theils über, theils unter dem Wasser, von welchen die äußerste Naivestone genannt wird; sie kommt mit der Ebbe zum Vorschein und die See bricht sich immer daran. Dicht um diese herum, ja sogar zwischen dieser und den andern Scheren, giebt es eine Tiefe von 10 bis 11 Klaftern, dabey aber heftige Ströme. ¼ Meile von derselben aus tieft es bis gegen 30 Klafteen. Wer hier nicht bekannt ist, muß sich vor diesen Scheren möglichst in Acht zu nehmen suchen, und ihnen nur auf 20 Klaftern Tiefe nahe kommen. Etwas südlich von den Staple-Scheren liegen die Pinacles. Diese sind hohe, kuppige, senkrechte Klippen, welche wie Säulen aussehen. Zwischen ihnen und den Scheren östlich von der Insel Fairn und weiter hin vor Megstone vorbey, wie auch auf beyden Seiten von Ox-Scar giebt es Durchfahrten, die aber natürlicherweise Niemanden, der hier nicht gut bekannt wäre, zu empfehlen sind.

Die Einsegelung zum Holy-Hafen ist zwischen dem Steinriff Stonridge, von welchem ein Theil desselben über dem Wasser gesehen wird, besonders das Innerste, und einigen andern Scheren, welche östlich von der Old-Low-Hucke, Boat und Portan Stiel genannt, liegen. Das Quermerkzeichen für die äußerste dieser Scheren ist Old-Law und die St. Nicholas Kirche in gerader Linie. Kommt man von Norden her, so kann man zwischen die Scheren the Plough und die Insel Holy-Island hinunter laufen. Zum Längenmerkzeichen gehört die Outchester-Häuser und die Außenseite der Sanddünen der Ross-Landspitze in gerade Richtung. Man kann, wenn man von dieser Seite herkommt, nicht eher einbiegen, als bis die Baaken auf Old-Law in eins erscheinen, nachdem nämlich der Kyle-Hain sich an Old-Law angeschlossen hat, aber in einer Richtung mit the Scores gebracht ist. Ist man hineingekommen, so liegt man, wenn die Kirche in der Stadt sich an die Baake auf Look-out-Hill anschließt, auf einmal nordwärts hinauf. Auf der Baare, die ungefähr ½ Kabellänge breit ist, tieft es in der Springzeit bey niedrigem Wasser 7 bis 8, und zur Zeit der Mondevier-

*) Siehe zugleich die Generalkarte, auf welcher die besagte Kirche nebst den Höhen abgesetzt ist.

Digitized by Google

tel 11 bis 12 Fuß; bey hohem Waſſer dagegen ungefähr 4 Klaftern. Im Hafen ſelbſt iſt es dicht an der innern Seite von Groneridge 4 Klaftern tief, allein dieſe Tiefe beſchränkt ſich nur auf ein Paar Schiffslängen. Die Tiefe nimmt ſowohl nach Weſten, als Norden hin ab.

Man kann auch den Hafen von Oſten her zwiſchen Goldſtone und Staples anthun; der gewöhnlichſte Weg iſt aber, wenn Höhe und Wind dazu geeignet ſind, ſüdlich um die Inſel Fairn herum längs dem Lande hinzugehen. Mit Gegenſtrom kann man ſüdlich von der Inſel Fairn die Zeit ſtoppen. Zwiſchen der Holy- und Fairn-Inſel iſt gleichfalls ein einſtweiliger Ankerplatz befindlich, Skare-Road genannt, wo man die Veränderung des Stroms oder des Zeit-Waſſers abwarten kann. Es iſt die einzige Stelle, auf welcher man innerhalb der Seaple-Scheeren ankern kann. Das Längenmerkzeichen iſt Hollidown-Hill ſo eben an oder etwas offen von Look-out-Hill. Man ankert in einer Tiefe von 5 bis gegen 7 Klaftern, wo der Grund ſandig iſt, denn der Grund iſt innerhalb der benannten Scheeren überall klippig. Die Fluth ſtrömt auf das Land ein und darauf S. O., die Ebbe größtentheils N. O. oder quer hinaus. Die Hafenzeit iſt 2¼ Uhr. Außer den angeführten Merkzeichen und Anweiſungen zur Anthuung des Holy-Hafens oder zur Einſegelung in denſelben, giebt the Sailing-Direction deren noch mehrere; ihre Anwendung wird aber für den Unbekannten mit Schwierigkeiten verknüpft ſeyn, und ſie können einen Lothſen keinesweges entbehrlich machen, beſonders wegen der Verſetzung des Stroms. An dieſem Orte ſoll es ſehr raſche Lothſen geben, die keine Gefahr ſcheuen.

Die Engliſchen Berichte thun ferner verſchiedener Gründe, beſonders nördlich von Holy-Island, Erwähnung, welche in ihren Karten nicht bezeichnet ſind. Das Schlimmſte iſt jedoch dieſes, daß die gegebenen Merkzeichen und Entfernungen nicht einmal den Karten entſprechen. Wir wollen indeſſen aus denſelben einen Auszug liefern *). Von der Snipe-Hucke läuft ein Steinriff ⅓ Meile hinaus, das eine ſteile Tiefe von 9 Klaftern hat. Auf dem Grunde Park Dyke iſt die Tiefe bey niedrigem Waſſer nur 9 Fuß. Dieſer Grund liegt ⅓ Meile von Emanuel Head. Zum Quermerkzeichen dafür müſſen die Kyle-Bäume und die Snooker Landſpitze in eins gebracht werden. Den Grund Tours hat nur 11 bis 12 Fuß Tiefe, liegt ½ Meile N. N. O. von Parkdyke und ½ Meile von Emanuel Head, wozwiſchen es 7 bis 9 Klaftern tief, welches auch nach der Inſel hinunter der Fall iſt. Bean-Stack hat ungefähr 17 Fuß Tiefe, liegt ⅓ Meile N. W. von Tours und ⅔ Meile nördlich von Emanuel-Head. Der Wingate Grund hat nur 12 Fuß Waſſer, und liegt ½ Meile näher in ſelbiger Richtung. Spiral-Hirſt, ein kleiner Grund, ſoll ¼ Meilen von Emanuel-Head liegen. Das Quermerkzeichen für dieſen Grund iſt die Häuſer von Seramerſton mit den Kalköfen an der Küſte in einer Richtung oder ungefähr in W. z. N. **). Die Tiefen ſind alle nach dem niedrigen Waſſerſtande angeſetzt, und die Peilungen ſollen c. w. ſeyn. Auf der Oſt- oder der Außenſeite dieſer Gründe iſt es 11 bis 12 Klaftern tief. Als allgemeine Regel kann angenommen werden, daß, ſo lange man das Bamborough Kaſtell außerhalb Emanuel Head hält, man von den erwähnten Gründen und Scheeren öſtlich frey geht. Um nach Berwick hineinzuſegeln, müßte man ſich nördlich von denſelben wiſſen. Es kann nicht fehlen, daß, bey einigem Seegange, die See an und auf denſelben brandet. Es wird ferner angeführt, daß zwiſchen N. und N. N. W., ungefähr 1½ Meilen von Naveſtone, eine Bank befindlich iſt, auf welcher es 15 bis 17, an den Seiten derſelben aber über 30 Klaftern tief. Auf der Kante derſelben ſoll bey Seewinden, beſonders in der Springzeit, Seekabbluug mit ſtarkem Wellenbruch ſeyn.

Da die Küſte hier herum, wie aus dem Vorhergehenden hervorgeht, ſehr gefährlich iſt, und weit hinauslaufende Scheeren und Gründe hat, ſo ſind zur Rettung der Seefahrenden, und wo möglich auch der Schiffe, welche in Gefahr gerathen, viele nützliche Anſtalten getroffen.

Auf dem Thurm des Bramborough-Kaſtells iſt eine 9pfündige Kanone befindlich. Verunglückt oder ſtrandet ein Schiff an den daſelbſt befindlichen Inſeln oder Scheeren, ſo werden mit dieſer Kanone einzelne Schüſſe gethan; ſtrandet es aber hinter dem Kaſtell oder nördlich davon, ſo geſchehen 2, und ſtrandet es ſüdlich von demſelben, 3 Schüſſe. Auf dieſe Signale müſſen die Zollbeamten mit allen ihren Untergebenen, nebſt Dienerſchaft, herbey eilen, um nicht nur alle mögliche Hülfe zu leiſten, ſondern auch das Wrak vor Plünderung zu ſchützen.

Bey ſtürmiſchem Wetter werden 2 Mann zu Pferde ausgeſandt, um von Sonnenuntergang bis zum Morgen längs der Küſte zu patrouilleren. Im Fall einer Strandung, bleibt der eine beym Schiffe, während der andere nach dem Kaſtell reitet, und Hülfe ruft. Wer von einem in Noth befindlichen Schiffe die erſte Nachricht-

*) Die Gründe haben wir auf der Karte, ſo gut es ſich hat thun laſſen, bezeichnet.

**) Es ſind hier viele von den in den Engliſchen Beſchreibungen angegebenen Merkzeichen und Diſtancen, welche mit den Karten in Widerſpruch zu ſtehen ſcheinen, ausgelaſſen; diejenigen, welche unſers Bedenkens die meiſte Wahrſcheinlichkeit für ſich haben, oder uns zum Leitfaden brauchbar ſchienen, haben wir aufgenommen.

bringt, erhält eine mit der Entfernung vom Kastell in Verhältniß stehende Belohnung; geschieht solches in der Nacht zwischen 12 bis 3 Uhr, so wird das Doppelte gegeben.

Bey Tage wird, so bald man ein Schiff oder Fahrzeug bey der Insel Kairn, oder bey den da herum liegenden Scheren in Noth sieht, eine große Flagge gehißt, damit die in Gefahr Gerathenen die Beruhigung haben können, daß ihre Lage vom Lande aus bemerkt ist, und daß man so bald als möglich ihnen Hülfe senden wird. Sollte das Wetter so hart seyn, daß man in der gewünschten Eile nicht auskommen könnte, dann wird die Flagge gehißt, und Morgens und Abends Kanonenschüsse gethan, während der Nacht aber Raketten geworfen, und zwar so lange, bis die nöthige Hülfe geleistet werden kann. Es sind ferner bestimmte Signale für die Fischer der Halve Island angeordnet, indem diese Fischer wegen ihrer bequemeren Lage oft von der Insel ausgehen können, wenn keine Both von der Küste des festen Landes durch die Brandungen hindurch zu kommen vermag. Das erste ausgehende Both erhält zur Aufmunterung eine besondere Belohnung, und es werden den Böthen sowohl Eß- als Trinkwaaren für das Schiff mitgegeben.

Auf dem südlichen kleinen Thurm des Kastells wird in nebligem Wetter zur Nachricht für die Fischer mit einer Glocke geläutet und als Warnungszeichen für diejenigen Seefahrenden, welche nahe genug seyn können, um solches zu hören, von dem östlichen Thurm jede 15te Minute eine Drehbasse abgefeuert.

An der Flaggenstange ist der Lothsen halber eine sehr große Wetterfahne angebracht, damit diese immer sehen können, aus welcher Gegend der Wind weht. Auch hat man einen sehr großen Ruffer (Sprachrohr), dessen man sich bedient, um von den nahe an der Küste gestrandeten oder sich in Verlegenheit befindenden Leuten desto besser gehört zu werden.

Der westliche Thurm des Kastells ist zu einem Wachtthurm eingerichtet, auf welchem vom Morgen an, besonders in den Wintertagen, oder bey übem Wetter, ein Mann immer auf der Wache ist, um von den in Gefahr gerathenen Schiffen Nachricht zu geben. Man erwartet, daß die Schiffsführer nebst Mannschaft die zur Zeit der Noth allgemein gebräuchlichen Nothsignale geben werden.

In dem Kastell sind zur Aufnahme der gestrandeten Menschen Zimmer und Betten eingerichtet, wo diese Verunglückten eine Woche und im Nothfalle noch länger unterhalten werden. Ferner befinden sich daselbst zur Aufbewahrung der Weine und dergleichen Waaren Keller und zur Aufnahme anderer Güter der gestrandeten Schiffe Packhäuser. Sämmtliche geborgene Güter werden in einem dazu bestimmten Buche aufgezeichnet und beschrieben, damit die Eigenthümer ihre Rechte darauf geltend machen können, welches jedoch innerhalb eines Jahrs geschehen muß. Hiezu kommen noch allerley zum Flottmachen der Schiffe nothwendige Geräthschaften; Leichname, die die See auswirft, werden begraben.

Bey so vielen menschenfreundlichen Veranstaltungen darf man nicht den geringsten Zweifel hegen, daß nicht auch das bekannte Life-Boat oder Rettungsboth hier angeschaft seyn sollte, welches Both in Shields von dem Schiffsbaumeister Greathead erfunden worden ist, und mit welchem man in dem allerhärtesten Wetter die Menschen von den gestrandeten Schiffen retten und ans Land bringen kann. Diese Art Böthe, nebst den Veranstaltungen zum ihrem Gebrauch in vorkommenden Fällen, sind in den englischen Seehäfen, zu denen die Schiffahrt mißlich ist, und bey welchen die nahe liegenden Küsten gefährlich sind, sehr allgemein geworden. Man muß sich indessen sehr wundern, daß eine so wichtige Nachricht, wie diese, in die englischen Sailing Directions nicht aufgenommen worden ist, obgleich diese, welche vor uns liegen, mehrere Jahre nach jener Erfindung gedruckt sind; denn die Erfindung wurde 1789 gemacht, und man hatte schon 1801 nicht allein bey Tynemouth, sondern auch in Scarborough, Woodbridge und an andern Orten, sogar in Monstrose und St. Andrews in Schottland diese Rettungsböthe angeschafft, ja es waren von mehreren Städten Bestellungen davon gemacht worden. Diese Rettungsböthe sollen an den englischen Küsten das Leben mehrerer tausend Menschen gerettet haben *).

Sowohl die Anthuung der schottischen und englischen Häfen an der Ostküste, als auch die Einsegelung in dieselben, ist größtentheils ziemlich schwierig, sogar gefährlich, besonders bey stürmischen Seewinden, weshalb an diesen Küsten viele Strandungen Statt finden, wodurch jene preiswürdigen Veranstaltungen ein desto höheres Interesse gewinnen.

Von Sunderland-Point läuft ein Steinriff ½ Meile hinaus, welches auf allen Seiten steil ist. Die Küstenstrecke von da nach der Coquet-Insel hinunter, deren Länge ungefähr 4 Meilen ausmacht, hat mehrere solche Riffe. Alnmouth oder die Einfahrt zum Aln-Fluß, ungefähr eine Meile von der Coquet-Insel, ist der

*) Siehe Naval Chronicle Vol. IX. No. LIII. und die von dem Herausgeber gegenwärtigen Werks gelieferte Uebersetzung in Assessor Rafns neuer Bibliothek für Physik, Medicin und Oeconomie, 6ten Bandes 2tes Heft und 7tes H. ft 1803.

alleinige Häfen oder Zufluchtsort auf dieſer Küſtenſtrecke, und dieſer Hafen ſoll doch nur für kleine Schiffe dienlich ſeyn.

Die Karte bezeichnet einen einſtweiligen Ankerplatz oder eine Rhede zwiſchen der Coquet-Inſel und dem feſten Lande mit einer Tiefe von 4 Klaftern, allein noedöſtliche und nördliche Winde müſſen hier eine hohl gehende See verurſachen, und mit einer Kühlte von dieſen Winden wird man ſchwerlich von hier wegkommen können, indem nach der Karte die Einfahrt nach Südoſt hin, zwiſchen Hauxly-Point und der Coquet-Inſel von Scheren geſperret iſt.

Von der Coquet-Inſel bis Newbigain-Point hat die Küſte keine Häfen. Bey Newbiggin-Point ſieht man auf der Karte einige Scheren ½ Meile auslaufen. Auf der Landſpitze ſteht eine Kirche mit einer Thurmſpitze; dieſe Kirche muß alſo die Hucke kenntlich machen.

Ungefähr eine Meile ſüdlich von Newbiggin-Point giebt es einen kleinen Ort, Blyth genannt, welcher an einem kleinen Fluſſe ſelbigen Namens liegt; und ungefähr ¼ Meile weiter davon, iſt ein anderer Ort befindlich, welcher Hartley genannt wird. Beyde Oerter haben kleine Zeithäfen, welche mit der Ebbe trocken werden, doch werden ſie von dazu paſſenden Fahrzeugen ſehr geſucht, indem hier die Ausſchiffung einer bedeutenden Menge Steinkohlen und Salz geſchieht. Ohne einen guten Lothſen wird es einem Unbekannten kaum möglich ſeyn, einen von dieſen Orten anzuthun. Außerhalb Blyth liegt in einer ziemlich weiten Entfernung von der Küſte eine Anzahl Scheren, welche mit der Hinter-Ebbe ſichtbar werden; dieſe Scheren heißen Sow and Pigs. Man entgeht ihnen, im Fall man längs der Küſte hinſegelt, wenn das Kaſtell von Tynemouth ſeey offen außerhalb der Batt-Inſel gehalten wird.

Nach der Karte zu urtheilen iſt der Fluß Wensbeck, an welchem die Stadt Morpeth 1½ Meilen von der Küſte liegt, bedeutender, als der Blyth-Fluß, und man ſollte faſt glauben, daß Fahrzeuge, wenigſtens bey hohem Waſſer, in den Wendsbeck-Fluß hinaufgehen könnten; allein dieſes Fluſſes geſchieht in den engliſchen Beſchreibungen mit keiner Silbe Erwähnung.

Auf der Karte ſieht man unter der Küſte ungefähr in der Mitte zwiſchen den genannten kleinen Häfen, eine Rhede oder einen offenen Ankerplatz, Seatons-Road genannt, allein bey Andrang der Seewinde muß es äußerſt gefährlich ſeyn, darauf zu liegen.

Newcaſtle iſt eine ſehr große Stadt, und bekanntlich eine von den merkwürdigſten großen Handels- und Fabrikſtädten Englands. Sie liegt an dem Fluſſe Tyne, ungefähr ein Paar Meilen innerhalb der Mündung deſſelben, von welcher inſonderheit eine außerordentliche Menge Steinkohlen verſchifft wird. Die Einfahrt zum Fluſſe iſt durch das alte verfallene Tynemouth Kaſtell ſehr kenntlich. Dieſes Kaſtell liegt auf der nördlichen hohen Hucke der Einfahrt; auch giebt es hier einen Leuchtthurm, welcher nördlich vom Kaſtell ſteht. Das Leuchtfeuer iſt von einer der neueſten Einrichtungen; es beſteht nämlich in einem rund laufenden Blickfeuer, deſſen Blicke minutenweiſe zum Vorſchein kommen. Etwas innerhalb dieſer Hucke auf der nördlichen Seite des Fluſſes ſtehen zwey niedrigere Leuchtfeuer, die aller Wahrſcheinlichkeit nach ſtillſtehende Lampenfeuer ſind. Dieſe müſſen in eins gebracht werden, wenn man über die quer vor der Mündung des Fluſſes liegende Barre, auf welcher die Tiefe bey niedrigem Waſſer nur 7 bis 9, bey hohem Waſſer aber 21 Fuß beträgt, einſegeln will *). Auf der ſüdlichen Seite gerade vor dem äußern Theil des Orts South-Shilds werden auf den Strandſand außerhalb der Küſte 2 Baaken (Stangen mit Reißbündeln) hingeſetzt, dieſe bringt man, wenn man über die größte Tiefe der Barre zu gehen trachtet, in eins und ſteuert in dieſem Cours fort; denn etwas nach Süden von dieſer Linie liegt es auf der Barre bey niedrigem Waſſer nur 6 Fuß. Wenn nun zugleich die erwähnten 2 Feuer oder ihre Thürme in eins gebracht ſind, ſo befindet man ſich gerade auf der Baere. Iſt man über dieſe hineingekommen, ſo läßt man genannte Leuchtfeuer nach und nach aus einander treten. Gerade vor der Landſpitze, auf welcher das niedrigſte oder äußerſte der beyden Leuchtfeuer ſteht, liegt eine Boje, weil der Grund etwas hinaus tritt. Iſt man bey dieſer Boje angekommen, ſo biegt man etwas ab, um in der Mitte des Fahrwaſſers zu bleiben. Etwas innerhalb des innern Leuchtfeuers kann man in der Mitte zwiſchen den beyden Vorſtädten von Newcaſtle, wenn man ſie ſo nennen darf, oder den Flecken North-Shields und South-Shields vor Anker gehen **). Auf jeder Seite liegen

*) Es iſt ſchon bemerkt, daß auf den Barren bey Tynemouth und Wearmouth der nordweſtliche Sturm die Ankunft der Fluth beſchleunigt, wobey das Waſſer ungefähr ein Paar Fuß höher ſteigt, als gewöhnlich; bey einem Südweſtſturm findet der entgegengeſetzte Fall Statt. Eine Nordoſt-Kühlte bringt die Wirkung der Nordweſt-Kühlte hervor, nur in einem geringern Grade, und die Südoſt-Kühlte die Wirkung der Südweſt-Kühlte, aber gleichfalls nicht in einem ſo hohen Grade. Eben dieſes findet aller Wahrſcheinlichkeit nach an mehrern Orten, ſo wie überhaupt an der ganzen Küſte, Statt.

**) Siehe die beygehende Specialkarte. Der Raum erlaubt es nicht, die Stadt Newcaſtle darin aufzunehmen, welches auch in Anſehung dieſer Nachrichten überflüßig iſt. Siehe die Generalkarte.

Digitized by Google

einige Mohr-Anker, an welche man erforderlichenfalls zum Warpen oder Stoppen Taue befeſtigen kann. Auf der Südſpitze bey South-Shields iſt eine Flaggenſtange, an welcher eine Flagge gehißt wird, wenn das Waſſer auf der Barre ſo hoch geſtiegen iſt, daß Schiffe darüber gehen können. Die Hafenzeit daſelbſt iſt 2 Uhr 40'. Man kann auf der Rhede gerade vor dem Einlauf, wenn der Leuchtthurm in W. z. S. r. w. gepeilt wird, in einer Tiefe von 7 bis gegen 9 Klaftern ankern. In North- und South-Shields hat man vorerwähnte Rettungsböthe, nebſt verſchiedenen Hülfsmitteln zur Rettung der Schiffbrüchigen.

Der Sunderlands Hafen bey Wearmouth oder die Einfahrt zum Wear-Fluß *), iſt in neuern Zeiten durch einen auf der nördlichen Seite angelegten Pier ſehr verbeſſert; vorher war nur einer auf der ſüdlichen. Auf dem nördlichen Pier iſt ein Leuchtthurm erbaut, deſſen Feuer 87 däniſche Fuß hoch ſteht und die ganze Nacht hindurch brennt. Auf dem ſüdlichen Pier iſt gleichfalls ein Leuchtfeuer, aber kleiner; dieſes brennt nur dann, wenn auf der Barre ſo viel Waſſer da iſt, daß Schiffe über dieſelbe hinweg können. Beym Einſegeln hält man ſich dicht an den nördlichern Pier. Der Hafen wird mit der Ebbe größtentheils trocken, bis auf das ſogenannte Lady-Hole gerade vor der Stadt, wo es zur Springzeit 21 und bey niedrigem Waſſerſtande 9 Fuß tief iſt; allein über die Stelle, ihr Steil genannt, wie auch über die Barre werden tiefgehende Schiffe ſchwerlich kommen können. Die Hafenzeit auf der Barre iſt bey Neu- und Vollmond 3 Uhr. Im Sommer liegen die großen Schiffe oft auf der Rhede außen vor, um ihre Ladung durch Lichter complet zu machen. Von hier aus werden viele Steinkohlen verſchifft. Auf die Rhede ſind 2 Tonnen ausgelegt, die eine in N. O. z. O., und die andere in O. S. O. vom Leuchtthurm, beyde in einer Tiefe von 5½ Klaftern bey niedrigem Waſſer. Sie ſollen vermuthlich dazu dienen, daß diejenigen Schiffe, welche auf der Rhede löſchen oder laden, an denſelben verteuen können. Es iſt ſtron bemerkt, daß auf die äußeren Enden einiger Scheren, welche außerhalb der Küſte nördlich von Wearmouth, Whitburn-rocks genannt, liegen, Baaken geſetzt ſind. Auch ſollen auf Hendon-rocks ſüdlich davon, Baken ſtehen; wo aber dieſe Scheren eigentlich liegen, beſonders die letzte, imgleichen welche Beſchaffenheit dieſe Baaken haben, darüber ſchweigt ſowohl die Karte, als die Beſchreibung ganz.

Die Küſte von Weatmouth bis zur Hartlepool Hucke hat ganz und gar keine Häfen. Dieſe Hucke iſt beynahe eine Inſel und durch die darauf liegende Stadt ſehr kenntlich. Der Hafen, welcher vorher von keinem Belang war, iſt anſehnlich verbeſſert; es iſt daſelbſt ein Pier angelegt, und kleine Schiffe finden hinlänglichen Schutz.

Die Mündung des Fluſſes Tee, welche bis Stockton hinauf geht, und Tee's-Mouth genannt wird, iſt ziemlich breit, allein die auf beyden Seiten deſſelben befindlichen Sandriffe machen die Einfahrten ſchmal, die wegen ihrer vielen Buchten mit Tonnen belegt ſind. Kommt man aus Nordoſten her, in der Abſicht, den Teefluß anzuthun, dann muß man das Weſt-Ende vom Berge Barnaby-moor in S. S. W. und die Kluft im Berge Gully ſo lange offen zu halten ſuchen, bis man die beyden auf dem Riff South-Gare ſtehenden Baaken zu Geſichte bekommt. Dieſe Baaken in gerader Richtung halten führt nach der äußeren Tonne hin, welche auf der Binnenſeite der Barre liegt. Man kann zu beyden Seiten dieſer Tonne gehen; allein die 2te, 3te, 4te und 5te Tonne müſſen beym Einſegeln dicht an Steuerbord gehalten werden, dagegen muß die 6te an Backbord bleiben. Iſt man nun ſo weit gekommen, ſo kann man mit Sicherheit ankern. Es iſt der Fall, daß das tiefſte Fahrwaſſer auf der Barre ſich oft verändert; nach dieſe Veränderungen werden allemal die Warden oder Baaken verlegt, wodurch die Linie bald ½ Kompaßſtrich weſtlicher, bald ſüdlicher wird. Sollte die äußerſte Tonne nicht da ſeyn, und man ſähe ſich genöthigt einzulaufen, ſo halte man die Kirche von Stockton nördlich von Holmhouſe, einem kenntlichen Gebäude, etwas offen, welches Merkzeichen zur 3ten Tonne hinführt. Bey halber Fluth ſteht das North-Gare-Riff unter Waſſer, und der Strom läuft dann ſtark über daſſelbe hinweg ſüdwärts hin. Auf dieſen Umſtand muß man aufmerkſam ſeyn, um nicht zu ſehr auf die Südſeite des Fahrwaſſers verſetzt zu werden.

Wenn man die Einfahrt von der ſüdöſtlichen Seite anthut, ſo muß man die auf einem ſich auszeichnenden Berge bey Elwick ſtehende Baake mit Seaton-Houſe in eine Richtung bringen; dieſer Cours führt vor dem Riff Salt-Scars frey vorbey. So wie man nun der Barre nach und nach näher kommt, wird die Baake der Südſeite von Seaton etwas näher gehalten, da man alsdann die Stadt Stranton in gerader Linie mit der Hard-Mühle erhält. Mit einer ſüdöſtlichen Kühlte kann man zwiſchen der 3te und 4ten Tonne in die Rinne, welche Seaton Snoof genannt wird, hineinlaufen und nach dem Auswerfen eines Ankers das Vertauen ans Land bringen **). Zur Zeit der Spring-Ebbe findet man auf der Barre 7 Fuß Waſſer vor. Das Waſſer ſteigt ungefähr 16 Fuß, allein bey Todtwaſſer tief es nur 9 bis 10 Fuß. Die Hafenzeit iſt 3½ Uhr. Außerhalb

*) Siehe die nebengehende Specialkarte.

**) Wegen dieſer Beſchreibung über die Seemarken und Landverkennungen u. u. ſehe man die angeſchloſſene Specialkarte.

der Barre ist der Ankergrund bis auf 8 à 10 Klaftern Tiefe rein. Hunt-cliff und Red-cliff sind zwey ausgezeichnete Hucken an der Küste östlich von dem Flusse Tee. Diese Küste ist steil und klippig. Längs derselben sind Scheren, die sich jedoch nicht weit auswärts erstrecken.

An der Runswick-Bay westlich von Kettle-Ness haben die Schiffe in stürmischem Wetter bey südlichen Winden einen guten Zufluchtsort, allein den Nordwinden liegen sie blos gestellt. Sie hat einem reinen Ankergrund, bey niedrigem Wasserstande 5 bis 6 Klaftern Tiefe und Raum für ungefähr 20 Schiffe. Das Merkzeichen für die Einsegelung ist ein Hügel etwas landeinwärts, Porown-Hill genannt, in gerader Richtung mit den Kalköfen auf der Westseite des Hafens. Man kann bis auf eine Tiefe von 4½ Klaftern, wo der Grund lehmig ist, einlaufen.

Der Hafen bey Whitby *), an der Mündung des Esk-Flusses, ist durch Muljen oder Piere gebildet, wird aber mit der Ebbe fast ganz trocken. Das Einsegeln nach dirsem Hafen hat viele Schwierigkeiten. Auf der östlichen Seite desselben läuft ein Klippenriff, Whitby-Rock genannt, etwas östlicher als Nord, gerade von dem Hafenkopf hinaus. Das äußerste Ende dieses Riffs ist dem Lande ¼ Meile entfernt. Das Merkzeichen für die Einsegelung längs diesem Riff, welches an Backbord gehalten werden muß, ist ein etwas landeinwärts liegendes, sich auszeichnendes Haus, Larphill-House genannt, mit dem östlichen Pierkopf des Whitby Hafens in gerader Linie gesehen. Es darf nicht unbemerkt bleiben, daß der durch Ebbe und Fluth verursachte Strom ziemlich stark ist, besonders in der Springzeit. Er läuft dicht am Lande längs der Küste und zwar zu Zeit der Fluth nach Osten, zur Zeit der Ebbe aber westlich hin. Aus dieser Ursache strömt die Fluth beym Einsegeln quer gegen das Riff an und über dasselbe hinweg. Weil es aber steil ist, und man während der Einsegelung sich demselben nahe halten muß, so ist in Ansehung des Stroms die größte Aufmerksamkeit erforderlich, um sich im Merkzeichen zu halten. Kommt man von Süden oder Osten her, so ist das Merkzeichen zur Meidung der Spitze des Whitby-Rock, die Klippe North-Cheek bey der Robin-Hoods-Bay von High-Whitby, welcher ¼ Meile nördlich von der Bay **), liegt, frey offen zu halten, bis man in das erwähnte Merkzeichen des Larphills-House gekommen ist. Es kommt sehr darauf an, in dem rechten Augenblick an den Wind anzuluven, denn man könnte leicht, wofern dieses zu spät geschähe, genöthige werden, das Schiff zu sehr in den Wind zu drehen, wodurch es außer Fahrt käme. See, Wind und Strom wären alsdann im Stande, bey einigem Strom der Ebbe, das Schiff auf das Riff und auf die Küste der andern Seite des Hafens einzutreiben, wo es scheitern würde, wovon man verschiedene Beyspiele gehabt hat. Es geht quer durch das Riff hindurch eine ungefähr 1½ Kabellänge breite Rinne the Siedway genannt, deren sich die von Süden kommenden Fahrzeuge bedienen können; allein in der Springzeit bey starken südlichen und östlichen Winden können nur Fahrzeuge von 10 Fuß Tiefstechen sich hindurch wagen. Bey schwerer See scheint diese Durchfahrt voller Brandungen zu seyn. Wer von derselben Gebrauch macht, muß anluven, um in das Merkzeichen des Larphill-House hineinkommen und darauf in den Hafen hineinbiegen zu können. Um jedoch nicht auf den westlichen Pier abzufallen oder versetzt zu werden, muß man so hoch anluven, daß der zweyte Pierkopf auf der Ostseite in der Breite eines Segels von dem östlichen Pierkopf frey davon gebracht ist. Ist das Wetter von der Beschaffenheit, daß der Lothse nicht auskommen kann, so wird auf der westlichen Seite des Hafens zum Zeichen, daß man in Hinsicht der Höhe des Wassers im Hafen nichts zu befürchten hat, und frey einlaufen kann, eine Flagge gehißt; sieht man dagegen statt der Flagge ein angezündetes Feuer, so dient dieses als Warnungszeichen, daß es äußerst gefährlich seyn würde, das Einlaufen zu wagen. Die Hafenzeit ist 3 Uhr 40'.

In der Bucht nordwestlich von Whitby ist eine gute Rhede bey südlichem Winde, Sandsend-Bucht genannt, in welcher die Tiefe gegen das Land hin allmählich abnimmt; allein es soll nach Norden hin ⅛ Meile vom Pier aus eine große Schere, Upgangsrock, liegen, auf welcher die Tiefe bey niedrigem Wasser nur ungefähr 4 Fuß beträgt. Zwischen der Schere und dem Pier soll es 3 bis 5 Klaftern tiefen.

Schiffe, welche längs der Küste hinsegeln, können bey Landwinden in einer Art Bucht Robin-Hoods-Bay genannt, zwischen den zwey auslaufenden Steinriffen, North-Cheek und South-Cheek, über einer Tiefe von 8 bis 9 Klaftern Wasser einstweilen ankern; man muß aber so bald als möglich davon wegeilen, indem es bey Veränderung des Windes äußerst gefährlich ist, da zu bleiben.

Scarborough ist eine Stadt von mittelmäßiger Größe; sie liegt auf der Landspitze der Küste, wo zugleich ein altes Kastell ist. Auf der Südostseite der Bucht ist ein kleiner Pierhafen, in welchem die Schiffe bey niedrigem Wasser trocken liegen. Man muß zur Zeit der halben Ebbe einlaufen, weil die Schiffe im Hafen sonst leicht auf den Grund gerathen können. Der Grund bestehe aus reinem Sande. Sollte der Wind, indem man einlaufen wollte, nördlich werden, und würde man dadurch genöthigt, nach dem Spa-House hinzuhalten, so muß

*) Siehe die dem vorhergehenden Kapitel angehängte Kupfertafel mit Spezialkarten.

**) Dieses Merkzeichen ist auf der Karte nicht angegeben.

Digitized by Google

man sich vor den in einiger Entfernung von der Küste, südlich von Spa liegenden Scheren, die mit der Ebbe trocken werden, in Acht nehmen *). Die Deining, welche eine harte nördliche und östliche Kühlte um den Pierekopf herum in den Hafen hineinführt, macht den Hafen, so lange die Schiffe flott liegen, sehr unruhig. Es ist daher erfoderlich, die Schiffe vorn und hinten an die Piere gut zu verteuen. Man kann in der Bucht Scarborough-Wick ankern, um die zum Einsegeln erfoderliche Höhe des Wassers abzuwarten, allein der Aufenthalt daselbst muß so kurz als möglich seyn. Das Merkzeichen für den besten Ankerplatz, ist das Kastell im Norden, oder die Kirche der Stadt im Westen von dem Kastell frey offen, wobey zugleich Spa-House in W. S. W. gepeilt wird, und endlich muß Flamborough-Head außerhalb der Filey-Bridge-Hucke zu sehen seyn; daselbst wird man ungefähr 6 Klafteen Wasser vorfinden. Es fällt demjenigen, der nordwärts hin soll, schwer, aus dem Hafen hinauszukommen. Mit Neu- und Vollmond ist es Hochwasser 4 Uhr. Im Jahre 1806 ist auf dem Pier ein Leuchtfeuer eingerichtet, welches von der halben Fluth bis zu halber Ebbe brennt. Die Scarborough-Hucke ist von der Seeseite durch die Stadt und das alte Kastell sehr kenntlich. Man kann auf der Filey-Bay südöstlich von der Hucke Filey-Bridge ankern, allein der Aufenthalt hier ist eben so wenig rathsam, als auf dem eben erwähnten einstweiligen Ankerplatze. Um die Filey-Hucke herum ist eine Anzahl Scheren befindlich.

Von Trinity-House in London wurde im November 1806 bekannt gemacht, daß auf Flamborough-Head ein neuer Leuchtthurm errichtet wäre **). Sein Stand ist ungefähr 200 Klaftern innerhalb der äußersten Landspitze, nicht weit von der Küste. Auf der Südseite der kleinen Bucht Siley-Bay, dicht unter vor dem Thurm giebt es in der steilen Küste oder in der steilen Klint eine Kluft. Diese Kluft ist die einzige Stelle auf der ganzen Hucke, wo Böthe landen können, und wo es für Menschen hinaufzukommen möglich ist.

Das Leuchtfeuer ist ein durch ein Uhrwerk rundlaufendes Blickfeuer, an welchem 3 Reihen Hohlspiegel angebracht sind, und so eingerichtet, daß jede zweite Minute ein Blick zum Vorschein kommt. Man hat der einen Reihe Hohlspiegel, um sie von den Leuchtfeuern auf Tynemouth-Kastell, wie auch von dem bey Cromer, deren Blicke sich jede Minute sehen lassen, desto mehr auszuzeichnen, eine rothe Farbe gegeben; allein hiedurch wird der Schein des Lichts geschwächt, so daß die Blicke dieser Hohlspiegel in einer gewissen Entfernung von dem Leuchtfeuer aus, oder bey diesigem Wetter, nicht gesehen werden können. Ist man nahe genug, um die Blicke zu sehen, so erscheinen sie röthlich, aber bey weitem nicht so hell, als die Blicke der zwey andern Reihen. Hieraus folgt ferner, daß, wenn man aus den angeführten Ursachen, von den Blicken nur die zwey ungefärbten sehen kann, die Pausen zwischen denselben abwechselnd 2 und 4 Minuten werden, wodurch dieses Leuchtfeuer sich von allen andern auf der englischen Küste befindlichen Leuchtfeuern hinlänglich unterscheidet.

Auf der zu größerer Verständlichkeit mitfolgenden Situationskarte von der Landhucke der Flamborough-Head, nebst der Bridlington-Bay sind die Tiefen bey niedrigem Wasser nach englischen Klaftern, und die Kompaßstriche nach dem Kompasse angesetzt, dessen Abweichung zu 25° Nordwestring angenommen ist. Die Grenze des Grundes oder der Bank Smithick-Sand ist durch eine punktirte Linie bezeichnet. Diese Bank enthält nicht nur diejenige Strecke, welche 3 Klaftern Wasser hat, sondern auch diejenigen Stellen, welche von den Fischern und Lothsen als klippig und steinig angegeben sind, und die hin und wieder auf der Bank angetroffen werden; nirgends soll die Tiefe weniger als 2 Klaftern betragen. Das Ostende der Bank, auf welcher die Tiefe am geringsten ist, läuft spitz zu; die südwestliche Seite der Bank soll dagegen breiter seyn. Indem man sich eine Linie gegen Sewerby-Hall hingedacht, dieses Haus im Norden gepeilt, hat man gefunden, daß die Bank in dieser Linie eine Breite von ½ Meile und eine Tiefe, die nirgends größer, als 4½, und nirgends geringer, als 3¼ Klaftern ist, hat. Indessen ist das Merkzeichen der Lothsen zur Meidung des Südendes des Grundes, wenn sie nach oder von der Bridlington-Bay gehen, die Bridlington-Mühle von der Kirche seldigen Namens frey offen, diese letztere aber und die westlichen Häuser bey Bridlintons südlichem Pier in einer Richtung zu halten.

Will man Bridlington-Bay von der andern Seite suchen, indem man nämlich zwischen Flamborough-Head und Smithick-Sand hindurchgeht, so muß man Sewerby-Hall so eben außerhalb der Küst auf der Küste bey South-Sea halten, bis der Leuchtthuem in N. N. O. gepeilt wird, indem man sich dann quer vor dem Nordende von Smithick-Sand befindet, worauf man weiter auf die Bridlington-Rhede hinein steuern und nach Gefallen daselbst ankern kann. Die beste Stelle soll bey niedrigem Wasser über einer Tiefe von 5 Klaftern seyn, wenn man die Stadt Bridlington in W. N. W. peilt, und man durch die Hauptstraße der Stadt hindurch sehen kann.

*) Hierüber haben wir keine Spezialkarte; es steht aber zu vermuthen, daß Spa-House ein sich auszeichnendes, in der Bucht im Süden von der Stadt liegendes Gebäude seyn muß.

**) Der Deutlichkeit halber wird eine Kopie von der, der Beschreibung beygefügten Karte hiebey angehängt.

Digitized by Google

Hält man Gray-House etwas östlich vor dem alten Thurm, oder bringt man den neuen Leuchtthurm nicht östlicher als Nord auf dem Kompasse, so ist man vor dem Nord-Ende von Smithick-Sand sicher.

In dem Vorhergehenden ist gesagt, daß Bridlington, wie mehrere Städte auf der englischen Küste, deren einige Erwähnung geschehen ist, einen Pierhafen hat; die Beschreibungen aber enthalten nichts von seiner Beschaffenheit oder Tiefe. Daß es ein Zeithafen sey, welcher mit der Ebbe trocken wird, steht wohl nicht zu bezweifeln.

Die Küstenstrecke von Flamborough-Head bis Spurn-Head ist ungefähr 8 Meilen, hat aber keine Hafen, es sey denn, daß bey Hornsey-Beck einer für kleine Schiffe befindlich seyn sollte, worüber die Beschreibung jedoch nichts mittheilt.

Einer der größten Flüsse auf der östlichen Küste Englands ist der Humber. Die ansehnlichste Stadt an diesem Flusse ist Hull, welche ungefähr 6 Meilen innerhalb der Mündung desselben liegt. Auf Spurn-Head, der äußersten Landspitze an Backdoor beym Einsegeln, stehen 2 Bläsen oder Steinkohlenfeuer, welche in spätern Zeiten bedeutend verbessert worden sind *). Für das eine ist ein Thurm aufgemauert worden, wodurch das Feuer eine Höhe von 90 englische Fuß über der Erde erhalten hat. Dieses Feuer ist von Fenstern umgeben **). Das andere ist ein Wippenfeuer, dessen aufgehißter Feuerkorb 55 englische Fuß über der Erde ist ***). Weil aber die von der Landspitze auslaufenden Gründe, wie auch die Landspitze selbst, wegen der durch stürmisches Wetter verursachten Brechung der See, und wegen der Schneidung der Ströme, großen Veränderungen unterworfen sind, so ist die Wippe auf Rollen gesetzt worden, damit sie in Ansehung dieser Veränderungen versetzt werden kann.

In den englischen Sailing Directions steht folgende Anweisung zur Einsegelung in den Humberflusse: "Um den Einlauf anzuthun, muß das höchste Leuchtfeuer eine Handspakenlänge südlich von dem niedrigsten frey offen "gehalten werden, bis man diesem auf ½ dänische Meile nahe gekommen ist. Hierauf wird bey Berücksichtigung "der etwanigen durch den Strom verursachten Abtreibung des Schiffs W. N. W. gesteuert, bis das höchste Feuer "in N. N. O. gepeilt wird, da man alsdann um die Landspitze herum biegen kann. Die Richtung der Leuchtfeuer "ist N. W. z. N. ¼ W. und S. O. z. S. ¼ S."

Diese Courses sind sämtlich nach dem Compasse mit einer Abweichung von 22° Nordwestring angesetzt.

Der Herausgeber kann sich hiebey die Bemerkung nicht enthalten, daß, wenn man diese Anweisung mit der beygefolgenden Specialkarte vergleicht, die Befolgung derselben bedenklich, ja wohl gar gefährlich zu seyn scheint; denn bey der angegebenen Oefnung der Leuchtfeuer und der Peilung derselben nach dem angegebenen Compaßstriche, muß man durchaus auf den New-Sand-Grund, und auf das innerhalb desselben befindliche Riff laufen. Nach der Karte zu urtheilen, scheint es simpler, die Spurn-Head Leuchtfeuer, bevor man sich ihnen auf eine Meile genähert hat, in W. N. W. e. w., oder nach dem Compaß in N. W. und in Betracht der Umstände sogar ½ Strich westlicher zu bringen; dann in diesem Course so lange fortzusteuern, bis man ihnen auf ¼ Meile nahe ist, hierauf mehr westlich zu halten, bis die Leuchtfeuer nach dem Compasse in N. N. O., oder im rechtweisenden Norden gepeilt werden, und nun endlich um die Hucke herum zu biegen. Die Peilung, nach welcher die Feuer in einer Richtung erscheinen, ist, wie bemerkt, einigen Veränderungen unterworfen.

Die Sailing Directions sagen ferner, daß auf dem Ostende von New-Sand, ungefähr ¼ Meile außerhalb Spurn-Head eine schwarze Tonne in einer Tiefe von 3 Klaftern liegt, und daß es auf dem Grunde selbst nur 7 Fuß tief; südlich von New-Sand soll sich ein neuer Grund gebildet haben, auf welchem die Tiefe bey niedrigem Wasser 19 Fuß beträgt. Dieser Grund ist im Jahre 1812 mit einer schwarz und weiß gestreiften Tonne, die ¼ Meile in S. O. z. S. von Spurn-Heads höchstem Feuer liegt, bezeichnet worden. Der Grund

*) Siehe John Smeaton's Beschreibung der Eddy-Stone's und Spurn-Point's Leuchtfeuer, gedruckt in London 1793.

**) Eine Einrichtung, welche große Aehnlichkeit mit den neuen dänischen Leuchtfeuern hat. Siehe Lowenorns allmindelige Betragtninger over Fyrers Anlæg, med udførlig Beskrivelse af Indretningerne ved de paa de danske Kyster i de senere Tider anlagte Blus eller Steenkulsfyre, eine Abhandlung, welche im Jahre 1806 in die Schriften der Königl. dänischen Gesellschaft der Wissenschaften eingerückt worden ist.

***) Obgleich die Landspitze, auf welcher diese Leuchtthürme stehen, sehr niedrig ist, so muß der Erdboden sich doch nothwendig einige Fuß über die höchste Fluth erheben, weil aber die englischen Füße kleiner als die dänischen sind, so wird man ohne sonderliche Mißrechnung für die Höhe dieser Feuer über der Wasserfläche die nämliche Fußanzahl in dänischem Maaße annehmen können, in welcher die Höhe derselben über dem Erdboden, auf welchem sie stehen, in englischem Fußmaaß angesetzt ist: also resp. 90 und 55 dänische Fuß. Dem gemäß kann man sich der in der Vorerinnerung angeführten Tabelle bedienen, um bey der Ansegelung die ungefähre Entfernung auszufinden zu machen. Die Höhe des Wassers bey Ebbe und Fluth, wird, wie wir auch schon früher bemerkt haben, zwar einigen Unterschied machen, allein dieser Unterschied kann bey Berechnungen der Art nicht in Betracht kommen.

Old-Dreadfall soll bey niedrigem Wasser nur 3 Fuß Tiefe haben. Beym Einsegeln muß dieser Grund, nebst den Tonnen an Steuerbord gehalten werden. Es wäre vielleicht möglich, sowohl zwischen diesen Gründen und Tonnen, als auch zwischen der äußersten Tonne und der Hucke hindurch zu gehen; allein solches dürfte einem Unbekannten nicht anzurathen seyn. 3¼ bis 3½ Meilen östlich von Spurn-Head ist ein kleines sogenanntes Oversall, auf welchem es 4 bis 5 Klaftern Wasser giebt.

Etwas über ¾ Meilen S. S. W. vom Leuchtthurm liegt eine rothe Tonne am Ostende des Grundes the Bull. In der Mitte des Fahrwassers zwischen dieser Tonne und Spurn-Head tieft es 9 bis 10 Klaftern; allein die Tiefe ist gegen Spurn-Head hin sehr uneben. Dagegen nimmt die Tiefe nach dem Sand-Hale Riff hin, welches von der südlichen Küste auslaufe, regelmäßig ab, weshalb das Loth sehr gut vor dem Riffe warnen kann. Hiebey muß jedoch bemerkt werden, daß die Fluth auf dieses Riff stark einströmt.

Kommt man mit einem nordöstlichen oder östlichen Winde in den Humber hinein, so ist der beste Ankerplatz, the Hawke genannt, quer vor Trinity-Sand über einer Tiefe von 5 bis 6 Klaftern, wenn man das niedrigste Leuchtfeuer in der Breite eines Thors von dem höchsten frey offen hat, oder nachdem der Leuchtthurm ungefähr in S. O. ½ O. r. w. gepeilt wird.

Bey südlichem Winde ist dagegen der beste Ankerplatz auf der Grimsby-Rhede, nämlich zwischen der ersten schwarzen Tonne auf der Spitze des Clea-Nes-Sandes ungefähr ¼ Meile im wahren Westen von den Leuchtfeuern und der andern schwarzen Tonne auf dem Ostende des Burkum-Riffs, ungefähr 1½ Meilen in W. z. N. von Spurn-Head. Werden beyde schwarze Tonnen an Backbord gehalten, so kann man weiter hinauflaufen, und quer vor der Sunk-Insel ankern, wo der Grund gut ist. Die weiße Tonne, welche auf dem Ostende des Mittelgrundes in einer Tiefe von 3 Klaftern liegt, behält man alsdann an Steuerbord. Der Grund ist ungefähr ¼ Meile lang, und erstreckt sich nach W. N. W. hin. Auf dem Westende tieft es bey niedrigem Wasser 15 Fuß. Man kann auch nach Zeit und Umständen, oder im Fall man auf der Hawk-Rhede einstweilen Anker geworfen hätte, nördlich um die weiße Tonne herum gehen und den Grund an Backbord behalten, um den Ankerplatz unterhalb der Sunk-Insel zu suchen. Höher im Humber hinauf giebt es für diejenigen, welche nach Hull und weiter hinauf wollen, mehrere Tonnen, Baaken und Merkzeichen, deren Beschreibung uns aber überflüssig scheint, indem kein Fremder sich ohne einen Lothsen so weit hinauf wagen darf.

Kommt man von Südosten, oder von der südlichen Seite her längs dem Lande hin, in der Absicht den Humber-Fluß zu suchen, dann ist nach den Beschreibungen das Längenmerkzeichen zur Meidung des Sand-Hale-Riffs die Kirchthurmspitze von Pattrington und der Leuchtthurm in einer Richtung, und wenn die Kirchen von Grimsby und Clea in eins gehen, so kann man zwischen Spurn-Head und die Bull-Tonne einhalten. Nach der Karte zur urtheilen, bringen diese Merkzeichen zwar dem Sand-Hale-Riff gar zu nahe, das Loth wird aber dessen Nähe frühzeitig genug anzeigen; doch muß hiebey bemerkt werden, daß der Strom der Fluth auf dieses Riff stark eindringt. Außerdem zeigt die Karte in erwähntem Längenmerkzeichen quer oder östlich vom Riff einen kleinen Grund, New-Sand genannt, auf welcher nur 9 Fuß Wasser befindlich ist. In der Mündung des Flusses ist die Hafenzeit 5¼ Uhr. Zur Springzeit steigt und fällt das Wasser einige und zwanzig, zur Zeit der Mondsviertel aber nur 12 bis 14 Fuß.

Nach der Specialkarte scheint, obgleich die Beschreibung darüber keine Auskunft giebt, bei einem Ort, Saltfleet genannt, und zwar da, wo das Sand-Hale-Riff anfängt ein guter Hafen zu seyn, vermuthlich ein Zufluchtshafen für Schiffe von mittelmäßiger Größe, ja sogar für große Schiffe, deren Bau von der Beschaffenheit ist, daß sie ohne Nachtheil während der Ebbe trocken liegen können. Die Einfahrt führt einwärts um Rosesand herum; die Baake, welche man auf der Karte bezeichnet findet, dient ohne Zweifel als Einsegelungs-Merkzeichen für dieselbe.

Es giebt längs der englischen Küste, besonders von dem Fluß Humber südwärts und ostwärts hin, in einer kleinern oder größern Entfernung von der Küste, sogar sehr weit seewärts hinaus, eine Art Gründe, die gewöhnlich sehr schmal sind und zuweilen eine geringe Tiefe haben, auf welche die Ströme stark einschneiden, und auf denen die See stark kabbelt. Diese Gründe werden Oversalls genannt *).

Quer vor der Theddlethorp-Kirche, ungefähr ½ Meile vom Lande aus, liegt ein solcher Grund, auf welchem 6 Fuß Wasser ist. 1½ Meilen davon, in der nämlichen Richtung, trift man ein anderes Oversall an, auf welchem die Tiefe 2 Klaftern beträgt. Ungefähr 2 Meilen davon weiter östlich liegt noch eins, auf welchem es 5 bis 6 Klaftern tieft. Weiter südwärts hin befindet sich quer vor der Trusthorper Kirche, ¾ Meile vom Lande, abermals eins, das einen weichen Grund und 9 bis 10 Klaftern Tiefe hat. Der Grund Inner-Dowsing, welcher ungefähr 1½ Meilen lang und ¼ Meile breit ist, und 2 Meilen quer vom Lande aus liegt, wird größtentheils mit

*) Der dänische Wort Revle (Sandrücken, Außenbank) dürfte vielleicht für diese Art Gründe kein unpassender Name seyn. Sie bestehen gewöhnlich aus Sand und ganz kleinen Steinen; einige derselben sind sogar veränderlich.

der niedrigsten Ebbe trocken. Dicht an der Westseite desselben ist die Tiefe 10, und an der Ostseite 8 Klaftern. Auf dem südlichen Ende desselben liegt auf einer Tiefe von 3 Klaftern eine schwarze Tonne.

Viele Bänke, Gründe und Overfalls liegen in einer solchen Entfernung vom Lande aus, daß keine Merkzeichen für sie zu haben sind. Da also das Schiffen daselbst seine große Schwierigkeit hat, so muß man ohne Unterlaß lothen. Dudgeons schwimmendes Leuchtfeuer ist als ein wichtiges Merkzeichen zu betrachten: am Tage durch das Schiff selbst, und in der Nacht durch das Feuer desselben.

Von Saltfleet läuft die Küste südlich mit einer östlichen Ausbucht nach einer hohen Hucke hin, Bramble-Hill genannt, von welcher eine längliche, jedoch zugleich breite Bucht, ungefähr 5 Meilen S. W. ins Land hinein geht. Die Breite derselben beträgt ungefähr 3 Meilen, je nachdem die Krummungen der Küsten ein- oder auswärts biegen. Die daran liegenden ansehnlichen Städte sind Boston an dem Witham-, und Kings-Lynn an dem Ouze-Flusse *).

So wie diese Bucht mit Riffen und Gründen angefüllt ist, zwischen denen es enge Durchfahrten und Ankerplätze giebt, welche in der Folge vorkommen werden, so giebt es auch außerhalb deeselben der landlosen Bänke und Gründe in einer überaus zahlreichen Menge.

Die Einfahrt zu Boston-Deeps ist eigentlich zwischen den 2 Gründen Upper-Knock und Dogs-Head, auf welchen mehrere Stellen mit der Ebbe trocken werden. Zwischen den äußersten Enden derselben zieht sich eine Barre quer vor die Einfahrt hin, auf welcher es bey niedrigem Wasser nur 6 Fuß tief. Die Schiffe müssen daher die Fluth abwarten, um nach Maaßgabe ihres Tiefstechens überkommen zu können. Die ganze Einfahrt ist mit Tonnen belegt, so daß es ziemlich leicht ist ihr zu folgen, sobald man diese kennt. Mitten vor der Baere liegt eine weiße Tonne, welche man auf beyden Seiten passiren kann. Sowohl auf dem Nord- als dem Südende des Dogs-Head liegt eine bunte Tonne, welche an Backbord gehalten werden muß. Auf der Binnenseite der Upper-Knock sind 3 schwarze Tonnen, die an Steuerbord bleiben müssen. Auf dem Ostende des Grundes Scuilrig, welcher der Länge nach mitten im Fahrwasser liegt, und ungefähr ½ Meile lang ist, befindet sich eine rothe, und auf dem westlichen Ende desselben eine bunte Tonne. Man kann zu beyden Seiten dieses Grundes gehen; doch ist die nördliche Seite die beste. Die auf Wainfleet-Sand errichteten Baaken geben das Fahrwasser sehr deutlich an. Der Grund ist auf beyden Seiten jäh. Man kann überall längs dem Wainfleet-Sand ankern; allein zwischen der 4ten und 5ten Baake ist der gewöhnliche Ankerplatz zur Abwartung eines Lothsen nach Boston und weiter hinauf. Ist man daselbst gut bekannt, soll man, wenn die innerste Tonne des letztgenannten Grundes dicht an Backbord gehalten wird, zwischen Skeanessmiddle und Upperknock gehen können. Zwischen dem Ostende des Wainfleet-Sandes und der Westhucke von Brambie-Hill, Gibraltar genannt, ist eine kleine Bucht, welche den Namen Wainfleet-Hafen führet; in diese Bucht kann man nur bey hohem Wasser hineinkommen.

Oestlich von den Gründen Dogs-Head und Long-Sand, und zwar zwischen diesen beyden auf der einen und Docking-Sand, Burnham-Flats, Overfall m. m. auf der andern Seite, ist eine ziemlich breite Einfahrt. Ungefähr mitten vor derselben liegt Lynn-Knock, ein kleiner Grund, auf welchem die Tiefe bey niedrigem Wasser nur 7 Fuß ausmacht. Man kann zu beyden Seiten desselben gehen. Zur Kennung dieses Grundes dient die auf dessen Nordende liegende schwarze Tonne. Das Längenmeerkzeichen für diesen Grund nebst der Tonne ist die Snetshams Kirche und den Hunstons Leuchtthurm in einer Richtung. Hat man nur von der Lynn-Knock-Tonne erst Kennung erhalten, so muß es leicht seyn, auf Lynn-Well-Rhede einzusegeln; allein, es wird, ungeachtet der Tonnen, mit welchen dieses Fahrwasser belegt ist, schwer halten, die Lynn-Deeps bis Kings-Lynn ohne einen Lothsen hinaufzukommen. Unbekannte suchen gewöhnlich südwestlich von der Sunck-Tonne auf einer Tiefe von 6 Klaftern, wo der Grund aus Schlick besteht, und wo der Hunstons Feuerthurm im Osten etwas nördlich r. w. gepeilt wird, vor Anker zu kommen, um da die Ankunft eines Lothsen abzuwarten, der sie bey steigendem Wasser in die Lynn-Deeps hinein führen kann. Auf der Wells-Rhede ist die Stunde der höchsten Fluth mit Neu und Vollmond 4, ungefähr eine Meile außerhalb derselben 4½ und bey dem Grunde Inner-Dowsing 5 Uhr. Wir halten es für überflüssig, den übrigen Theil dieser großen Bucht zu beschreiben, indem es wohl kaum zu erwarten steht, daß sie von andern als inländischen Fahrzeugen befahren wird, und findet auch solches von Fremden Statt, so kann man sicher annehmen, daß sie sich mit Lothsen versehen werden.

Nördlich um den Docking-Sand herumzugehen, wenn man von Osten herkommt, und sich nördlich von dem Overfall befindet, welches wie die übrigen längs der Küste befindlichen Overfalls und Gründe, östlich von Burnham-Flats liegt, wird ohne Zweifel für denjenigen sehr gewagt seyn, der nicht mit dem Lande

*) Zu desto größerer Verständlichkeit dieser Beschreibung schließen wir eine Situationskarte von Boston- und Lynn-Deeps an.

und den Gegenstände darauf ganz besonders bekannt ist; indessen ist das Merkzeichen für die Durchfahrt zwischen besagten Gründen und denjenigen Overfalls, die so eben nördlich davon liegen, und auf welchen das Wasser nur 3 Klaftern Tiefe hat, die Ingoldmelds- und die Addlethoepe-Kirche in einer Richtung zu halten, und dann diesen Cours fortzusetzen, bis man Hunston-Cliff in S. z. W. ½ W. erhält, wonach man alsdann von der Tonne Kennung zu erhalten sucht.

Buenham-Flats auf der Südseite der vorerwähnten Bucht ist ein sehr großer Grund, welcher bey niedrigem Wasser verschiedene trockne Stellen hat. Zwischen diesem und der Küste ist eine Rhede befindlich, Brancaster-Bay genannt. Gerade vor der Einfahrt von der Ostseite in diese Bay liegt ein gefährlicher Grund, Bright-Girdle genannt. Zwischen diesem und der niedrigen Marsch-Insel Scald-Heads tief es mit niedrigem Wasser nur 5 bis 6 Fuß: allein nördlich von dem Grunde, und zwar zwischen diesem und Burnham-Flats trift man 3 Klaftern Tiefe an. Indessen zieht sich noch weiter von dem Westende von Bright-Girdle eine Außenbank nach Westen hin, auf welcher die Tiefe sehr gering ist. Das Fahrwasser zwischen dieser Außenbank und dem Buenhams-Grunde ist ¼ Meile breit und bey niedrigem Wasser 3 Klaftern tief. Zur Auffindung der Durchfahrten zwischen diesen Gründen sind bis jetzt keine Merkzeichen angegeben, die aller Wahrscheinlichkeit nach auch zu schwer seyn würden, als daß ein Unbekannter davon Gebrauch machen könnte. Tiefer in der Brancaster-Bay hinein, wo sonst ein guter Ankerplatz seyn dürfte, ist der Wasserstand bey niedrigem Wasser nur 2 Klaftern.

Der Brancaster-Hafen wird nicht beschrieben, er muß in dem kleinen Flusse seyn, welcher von Burnham herunter kommt. Auf der Karte steht man zwey Tonnen an Steuerbord beym Einsegeln.

Eine Viertelmeile Ost von der St. Edmunds Landspitze, quer vor der Tornham-Kirche, liegt eine Tonne, vor welcher diejenigen, die von Brancaster-Bay nach Lynn-Well, oder von da nach der Bay hinwollen, wegen der quer über liegenden Overfalls ganz nahe vorbey segeln müssen. Das Merkzeichen für die Ein- oder Aussegelung von und nach Lynn-Well, ist die St. Edmunds-Hncke und die Tornham-Kirche in gerader Richtung, allein dieser Cours führt über eine Barre, welche bey niedrigstem Wasser beynahe trocken ist; man darf sich daher nur bey hohem Wasser und mit Schiffen, deren Tiefstechen für die Tiefe des Wassers passend ist, überwagen.

Ungefähr eine Meile östlich von Brancaster ist die Einfahrt zum Wells-Hafen, den gleichfalls ein kleiner Fluß macht, der an der Steuerbordseite beym Einsegeln mit Tonnen belegt ist; aber auch den findet man nicht beschrieben, weder in Ansehung desjenigen, was beym Einsegeln zu beobachten seyn dürfte, noch in Ansehung der Größe der Schiffe, die in denselben hineinkommen können. Man kann auf der außerhalb des Hafens befindlichen Rhede ungefähr ¼ Meile vom Lande, wenn die Holckham-Kirche in S. z. W., und Scald-Heads Sandhügel W. z S. gepeilt wird, in 3 Klaftern Tiefe bey niedrigem Wasser ankern; es muß aber sehr schwer seyn, zwischen den außerhalb derselben liegenden Gründen und Overfalls diese Rhede anzuthun.

Ungefähr 1½ Meilen östlich von dem Wells-Hafen ist der Blakney-Hafen befindlich, der für Schiffe, die von einer harten Nord- oder nordöstlichen Kühlte überfallen werden sollten, der beste und sicherste Zufluchtshafen auf dieser Küste ist; allein eine vor der Einfahrt liegende Barre wird in der Springzeit mit der Ebbe beynahe trocken. Zur Zeit des hohen Wassees ist die Tiefe auf derselben nicht geringer als 3, bey nördlichem Winde hingegen ungefähr 4 Klaftern, bey Todtwasser aber nur 13 bis 14 Fuß. Die Hafenzeit ist 6 Uhr. Außen vor ströme die Fluth östlich, ungefähr 3 Stunden länger, welcher Umstand nicht aus der Acht zu lassen ist. Hat man die Blackeney Kirche in S. S. O. gebracht, so kann man dreist einsegeln. Ist man der Küste auf ½ Meile nahe, so muß man die Kirche in S. O. z. O. r. w. zu bringen suchen, welches zur ersten Tonne hinführt. Bey klarer Luft am Tage kann die Kirche in einer ziemlichen Weite gesehen werden. Bey der Mündung ist die Einfahrt ¼ Meile breit; sie ist mit 5 schwarzen Tonnen, und innerhalb derselben mit einer Baake bezeichnet, die eine Meile innerhalb der Mündung stehe Die Tonnen liegen sämmtlich auf der Steuerbordseite der Einfahet. Die auf beyden Seiten derselben befindlichen Sandgründe werden mit niedrigem Wasser trocken. Ungefähr ⅛ Meile Ost, r. w. von der Baake, liegt mitten im Einlauf eine weiße Boje, innerhalb welcher die Tiefe gering ist, so daß Fahrzeuge, welche in das kleine Revier höher hinauf wollen, die Zeit des hohen Wassers wahrzunehmen haben. Der beste Ankerplatz ist in der Nähe der Baake. Beym Einsegeln läßt man die erste Tonne eine Schiffsbreite an Steuerbord; mit Fluth und knappen westlichen Winde muß man sich bestreben vor derselben luwärts vorbey zu kommen. Die übrigen Tonnen müssen sämmtlich an Steuerbord bleiben; weil aber die Fluth östlich hin ströme, so hat man bey westlichem Winde sich in Acht zu nehmen, daß man nicht nach der Leeseite hin versetzt wird. ¼ Meile in W N. W. von Blakney sind 2 Windmühlen befindlich; diese Windmühlen nebst einem kleinen südlich liegenden Erdhügel in eins gehalten und in diesem Cours fortgesteuert, führt nach der äußersten Tonne hinein. Es befindet sich ferner ½ Meile südlich vom Hafen ein Sandberg, den man über 2 Meilen weit sehen kann. Hält man die Kirche auf einendermaaßen ½ Kabellänge auf der westlichen Seite dieses Berges frey offen, so führt dieses Merkzeichen gleichfalls

Digitized by Google

zur ersten Tonne hinein. Wofern das Wetter so hart wäre, daß kein Lothse zum Einlothsen der heransegelnden Schiffe hinauskommen könnte, so wird, sobald das Wasser auf der Barre eine solche Höhe erreicht hat, daß die Schiffe überkommen können, eine Flagge gehißt. Ungefähr eine Meile außerhalb der Einfahrt, wenn die Blakney-Kirche in S. S O. r. w. gepeilt wird, soll es ein Overfall geben, auf welchem es nur 10 Fuß tief, weshalb man nur bey hohem Wasser eingehen darf *).

Zwischen den beyden letzterwähnten Häfen ist längs der Küste ein Sandriff befindlich, welches vom Unterlande aus über ¼ Meile breit ist. Man darf demselben nicht auf einer Tiefe nahe kommen, die geringer ist als 5 Klaftern. Außer diesem Riffe enthält die Specialkarte gerade auf der Mitte zwischen den genannten Häfen ein Overfall, Stakey-Overfall genannt, welches sich noch ½ Meile weiter hinaus erstreckt, worüber die Beschreibung aber keine Aufklärung giebt. Gleichfalls findet sich auf der Karte ein kleiner Fluß bezeichnet, welcher vom Ort Stakey herunter kommt; man sollte glauben, daß in diesen Fluß Fahrzeuge hinaufkommen könnten, allein auch darüber läßt die Beschreibung uns in Ungewißheit.

Zwischen Blakney und Foul-Neſs, eine Strecke von ungefähr 3 Meilen, ist die Küste klippig. Außerhalb derselben liegen einige Scheren, als bey Cromer, Weybourn und Sheringham, jedoch nicht weit vom Lande aus. Um sowohl diesen, als den Overfalls auf der andern Seite zu entgehen, hält man sich in einer Tiefe von 7 bis 9 Klaftern. Etwas östlich von der Stadt Cromer steht auf einer nahe bey Foul-Neſs befindlichen Anhöhe ein Leuchtthurm, welcher in den Karten und Beschreibungen bald das Cromer- und bald das Foul-Neſs-Leuchtfeuer genannt wird. Dieſes Leuchtfeuer ist ein rundlaufendes Blickfeuer; von dessen Blicken jede Minute einer zum Vorschein kommt. Von der Cromer-Hucke oder von Foul-Neſs läuft ein gefährliches Riff ½ Meile in O. N. O. r. w. hinaus.

Das Schiffen in der Bucht zwischen Flamborough-Head und Foul-Neſs kann wegen der vielen Bänke, Gründe und Overfalls, mit welchen nicht allein die Bucht selbst, sondern auch die See ziemlich weit außerhalb derselben angefüllt ist, nicht ohne Grund als gefährlich angesehen werden. Hiezu kommt noch, daß die Küste größtentheils niedrig ist, einige wenige Stellen ausgenommen, wohin z. Ex. Flamborough-Head gehört, welches ziemlich hoch und in weiter Entfernung kenntlich ist. Bramble-Hill ist gleichfalls ziemlich hoch. Hunſton-Cliff besteht in einem Kalk- oder Kreideberge, ungefähr 80 Fuß hoch, auch östlich davon bey Blakney u. s. w. sieht man sehr hohes Land.

Beklagenswerth ist es, daß die Lage dieser vielen gefährlichen Gründe nicht durch gute Breiten- und Längen-Observationen bestimmt ist, welches durch Hülfe unserer jetzigen Observations-Instrumente nicht schwer seyn würde, und daß noch dazu die englischen Karten und Beschreibungen größtentheils von einander sehr abweichen. Wir müssen daher auch hier wiederhohlen, daß wir uns für die gegenseitige Lage dieser Gründe auf unserer Karte unter einander selbst sowohl, als im Verhältniß zu den nächstliegenden Landhucken, nicht verbürgen können. Um jedoch dem aufmerksamen Seemanne einigen Leitfaden zu geben, wollen wir die Gründe nennen, und, was die Beschaffenheit derselben anbetrift, aus besagten Beschreibungen Auszüge liefern.

Der merkwürdigste Grund ist Dudgeon-Shoal, bey welchem ein schwimmendes mit 2 Laternen versehenes Leuchtfeuer-Fahrzeug liegt, das als ein wichtiger Führer in Ansehung dieser Bucht zu betrachten ist. Dieſes Leuchtfeuer-Fahrzeug liegt nicht weit von der nordwestlichen Seite des Grundes, auf welchem er 10 Fuß tief. Von demselben erstreckt sich nach S. O. hin eine ¼ Meile lange Bank, auf welcher die Tiefe 5 bis 6 Klaftern ausmacht. Ungefähr ¼ Meile nördlich vom Fahrzeuge ist ein kleiner rundlicher Grund mit 3 Klaftern Tiefe, und ungefähr ¼ Meile nordwestlich noch ein anderer von eben der Beschaffenheit. Bey diesen rundlichen Gründen sowohl, als um den erstererwähnten Grund nebst Bank herum, ist die Tiefe überall 7 bis 10 Klaftern. Mit Neu- und Vollmond ist es Hochwasser 7½ Uhr. Die Fluth strömt süd- und die Ebbe nordwärts.

Etwas über 3 Meilen nördlich von dem Dudgeon-Leuchtfeuer ist der Grund Outer-Dowſing. Seine Länge beträgt etwas über ¼ Meilen und seine Breite ½ Meile. Auf dem Südende hat er 6, auf der Mitte 4, und auf dem Nordende 2 Klaftern Wasser. Dicht an der Westseite desselben tief es 7 bis 8, und an der Ostseite 9 bis 10 Klaftern. Gleich nördlich von diesem Grunde nimmt der Strom nach Maaßgabe der Zeit, in welcher es geebt und geflutet hat, verschiedene Richtungen.

Eine Meile westlich von dem Nordende von Outer-Dowſing liegt ein kleiner rundlicher Grund mit 3 Klaftern Wasser, und 2½ Meilen von erwähntem Nordende in gleicher Richtung ist das merkwürdige tiefe Loch Silver-Pit, welches eine Tiefe von 40 bis 50 Klaftern haben soll. Nordöstlich von Outer-Dowſing, in einer Entfernung von 4 Meilen soll ein ähnliches, aber größeres Loch seyn, Noednordoſtloch genannt, dessen ungefähre Tiefe zu 40 Klaftern angegeben wird.

*) Dieſes Overfall ist auf der Karte nicht angegeben.

Digitized by Google

Ungefähr im wahren Oſten etwas über 6½ Meilen von dem Südende des Outer-Dowſing liegt die Haddock-Bank, auf welcher es 5, 6 bis 7 Klaftern tief; allein die angrenzende Tiefe beträgt zum wenigſten 10 bis 14 Klaftern.

Etwas über 4½ Meilen öſtlich von dem Dudgeon-Leuchtfeuer liegt ein kleiner Grund, Cromer-Knowl genannt, welcher 2½ Klaftern Tiefe hat. Auf der Cromer-Bank, welche beynahe gleiche Entfernung nach S. O. z. O. hat, giebt es 4 Klaftern Waſſer.

Leman und Ower ſind zwey gefährliche Gründe, welche fortwäheend höhee zu werden ſcheinen und gegenwärtig Stellen haben, die mit niedrigem Waſſer antracknen. Der eeſte iſt 1½ Meilen und der andern 1 Meile lang. Zwiſchen ihnen iſt eine Rinne, deren Tiefe 12 bis 16 Klaftern beträgt. Dicht an dem Weſtende beyder Gründe tiefe es 9, an dem Nordende 17, an der Weſtſeite des Grundes Leman aegen 20, und an der Oſtſeite des Ower-Grundes ungefähr 16 bis 17 Klaftern. Hier nimmt der Stram verſchiedene Richtungen: während dee Verfluth läuft er O. z. S., darauf S. O., welches am längſten wähet, und aegen das Ende der Hinterfluth S. W.; wäheend der Ebbe findet der entgegengeſetzte Fall Statt. Mit Neu- und Vallmand fällt die Stunde der höchſten Fluth auf 7 Uhr.

In einer Entfernung van 3½ Meilen S. O. z. S. r. w. von dem ſüdlichen Theil des Ower-Grundes nimmt das nöedliche Ende einer langen ſchmalen Sandbank, Smith-Knawl genannt, ſeinen Anfang. Dieſe Bank hat in dem nämlichen Kompaßſtriche eine Ausdehnuug van 3 Meilen. Ungefähe auf der Mitte derſelben, wo es am ſeichteſten iſt, trift man jedach nicht unter 3 Klafteen Waſſer an *), weiter nach Süden hin auf einer Strecke von einer ſtarken Meile 4 bis 4½, van da weiter ſüdwärts hin 6 bis 7, auf dem Nordende aber 7 bis 10 Klaſtern; die angrenzende Tiefe ſchließt ſich ſteil an, und beträgt auf der Oſtſeite einige zwanzig, auf der Weſtſeite 12 bis aegen 20 Klaftern. Nach einer Anmeldung van Trinity-Hauſe, welches man ſelbſt in den neueen Sailing Directions findet, ſoll im Jahre 1798 bey Smiths-Knowl eine Spire-Baje ausgelegt warden ſeyn, welche, wenn dem ſo iſt, unſteeitig als das beſte Merkzeichen für dieſen dem Lande ſo entfernt liegenden Geund zu betrachten ſeyn dürfte. Dieſe Art Bojen iſt eine Efindung neueer Zeiten und zuerſt in Oſtindien gebraucht warden. Sie ſind ſehr groß und haben einen Tapp mit einer Wetterfahne, weshalb ſie in einer weiten Entfernung aeſehen werden können; ſie wollen aber nicht gern feſt liegen. Aus dieſer Urſache ſind die Seefahree gewarnt worden, daß ſie auf oberwähnte Boje nicht zu ſehe bauen, indem ſie zu verſchiedenenmalen von ihrer Stelle getrieben ſeyn ſoll. Es iſt daher noch die Frage, ob dieſe Boje beybehalten waeden iſt, woran dee Heeausgeber Urſache hae zu zweifeln. Ihre eigentliche Lage ſoll 52° 50′ Breite ſeyn, und zwar auf einer Tiefe von 4 Klaftern, welche Stelle dem Südende des Geundes näher iſt, als ſeiner Mitte.

Ungefähr in der Mitte zwiſchen dem eewähnten Grunde und einem andern, the Ridge genannt, ſoll ein Knowl ſeyn mit 8 Klaftern Waſſee, welchen Geund man jedoch auf keiner Karte findet.

Die Küſte bey Faul-Neſs und da herum iſt ſteil, aber nicht hach. Bey Mundesley hat ſie eine Höhe van 50 Fuß über der Waſſerfläche. Südlich van Hasbeough iſt die Küſte niedeig und beſteht aus Sanddünen. Bey Laweſtaff hat die Küſte eine ziemliche Höhe, welche nach Orford-Neſs hinunter allmählich niedriger wird, und daſelbſt, wa der Steandſand ein helles Anſehn hat, ganz niedrig iſt.

Von Cromer aber Foul-Neſs läuft die Küſte mit einer kleinen Ausbucht beynahe S. O. r w. 4½ Meilen bis Winterton-Neſs hin. Mitten dazwiſchen liegt die Hasbrough-Hucke. Dieſer Küſtenſtrecke parallel und ungefähr var der Mitte derſelben iſt ein ſchmaler Grund befindlich, dee eine Länge von ungefähr 3 Meilen hat; er heißt Hasbraugh-Sand. Das Fahewaſſer zwiſchen dieſem und der Küſte wird the Wauld genannt, und iſt ungefähr 2 Meilen beeit. Mitten in dieſem Fahrwaſſer liegt eine Bank, the Ridae genannt, welche ſich ungefähr N. W. und S. O. erſtreckt, ſie iſt ¼ Meile lang, aber nue ⅛ Meile beeit und hat bey niedrigem Waſſer nur 5 Klaftern Tiefe. Innerhalb derſelben tieft es 12, außeehalb derſelben 15 Klafteen. Vor dieſee Bank haben ſich die Segelnden indeſſen nicht zu fürchten, da ihre geringſte Tiefe 5 Klafteen beträgt, es möchte denn bey ſchwerem Steaanae ſeyn. Sollte man während des Lavirens in dieſem Fahrwaſſer, nachdem man eine Tiefe von 12 bis 15 Klafteen aehabe hat, plötzlich 5 bis 6 eehalten, ſa iſt ſolches eine Anzeige von erwähnter Bank **). Lavirt man auf der Binnenſeite von Hasbraugh-Sand, ſa kann man der Küſte ganz nahe aehen, ohne ſich um die Tiefe zu bekümmern, allein gegen den Grund hin muß man ſich in Acht nehmen, und demſelben

*) Ein glaubhafter Seemann, der mit einem kleinen Fahrzeug bey gutem Wetter über dieſen Geund ſegelte, hat dem Heeausgebee dieſes Weeks verſichert, daß die Höhe des Waſſerſtandes auf demſelben bey niedrigem Waſſer nue 14 bis 15 Fuß beträgt.

**) Es iſt angemeekt, daß ſich ein neuer gefährlicher Grund in dem Laufe the Wauld gebildet hat, für den wir kein Merkzeichen haben. Auf der neueſten Karte des Admirals Knight findet ſich ſo wenig dieſer Grund, als the Ridge, welchen letztern man doch auf andern Karten hat.

auf keiner Tiefe nahe kommen, die geringer iſt, als 17 bis 18 Klaftern, indem der ſich ſteil erhebende Sandgrund jede fernere Näherung gefährlich macht. Foul-Neſs darf man ſich nur auf 9 Klaftern Tiefe nähern. Nördlich von der Hasbrough-Hucke liegt ein kleiner rundlicher Grund, auf welchem es 3 Klaftern tief, deren Entfernung von der Küſte aber nur ½ Meile beträgt.

Hasbrough-Sand iſt ein ſchmaler Grund, der faſt überall die Breite von ¼ Meile hat. Bey niedrigem Waſſer hat er zur Springzeit einige trockene Stellen, und bey hohem Waſſer nur 10 Fuß Tiefe. Von ſeiner Nordſpitze bis auf ⅔ Meile von ſeinem Südende iſt die Außenſeite ſo ſteil, daß von 20 Klaftern Tiefe bis auf die Tiefe von 4 Klaftern die Entfernung nur ⅛ Meile beträgt, weshalb das Bleyloth keine Sicherheit gewähren kann. Bey dem Südende dieſes Grundes iſt die Tiefe unregelmäßig. Zwiſchen dieſem Ende und Hammonds-Knowl ſoll es nicht unter 3 Klaftern tiefen. Auf dem Südende des Hasbrough-Sandes liegt eine ſchwarze Tonne*). Man nimmt allgemein an, daß auf Hasbrough-Sand die Stunde der höchſten Fluth zur Zeit des Neu- und Vollmondes auf 6½ Uhr fällt. Auf der Außenſeite des Sandes iſt der Strom nicht ſo heftig, wie auf der Binnenſeite. Dort nimmt der Strom ſeine Richtung mehr ſüdwärts hin, während er zwiſchen dem Grunde und dem Lande ſeinen Lauf nach S. z. O. und S. S. O., r. w. oder öſtlicher nimmt, wobey es nämlich auf den Punkt ankommt, von welchem man vom Lande ausgeht, und auf die Zeit, in welcher es geflutet und gebt hat.

¼ Meile quer oder öſtlich von dem Südende des Hasbrough-Sandes liegt ein ¼ Meile langer Grund, der Hammonds-Knowl genannt wird; zwiſchen jenem Südende und dieſem Grunde ſoll noch ein kleinerer ſeyn, den die Karten aber nicht enthalten.

The Ridge iſt ein ſehr gefährlicher Grund; er erſtreckt ſich ½ Meile N. N. O. und S. S. W., iſt ⅛ Meile breit und hat zur Springzeit bey niedrigem Waſſer 6 bis 7 Fuß Tiefe. Mit der Fluth kann das Waſſer 12 Fuß ſteigen. Er iſt ſteil, beſonders die öſtliche Seite. Beym Südende, welches 2 Meilen ſüdöſtlich von der Hasbrough Tonne liegt, kann man, nach einer erhaltenen Nachricht, wenn das Auge einen Stand von 12 Fuß Höhe hat, ſo eben die Winterton-Kirche über dem Horizont ſehen, woraus man alsdann mit Rückſicht auf die Entfernung dieſer Kirche, welche Entfernung 3½ Meilen beträgt, ſchließen muß, daß ſie eine Höhe von 75 Fuß hat und daß man zugleich von erwähntem Standpunkte aus, beſonders wenn man etwas in die Höhe ſteigt, das Leuchtfeuer bey Winterton wird ſehen können: denn die Bauart des Feuerthurms läßt vermuthen, daß dieſer und die Kirche ungefähr gleiche Höhe haben. Newarps ſchwimmendes Leuchtfeuer liegt nur 2 Meilen vom Südende des Grundes the Ridge und alſo ungefähr in der nämlichen Richtung wie Winterton, welches ungefähr W. S. W. r. w. iſt. Es kann auch nicht fehlen, daß, obgleich das Newarper ſchwimmende Leuchtfeuer nur 2 Laternen, eine auf jedem Maſte hat, und ſein Licht alſo, nicht ſo weit reicht, als das eines gewöhnlichen Leuchtfeuers auf dem Lande, ſelbiges doch zum wenigſten in der Nähe des erwähnten Grundes geſehen werden muß. Gute Fernröhre werden einem leicht ſagen, welches man in Sicht hat; vielleicht können beyde zugleich geſehen und unterſchieden werden.

Südöſtlich von dem Südende der Hasbrough-Sand-Tonne und nordöſtlich von Newarp liegen einige Overfalls oder Sandrücken, auf welchen die See kabbeln kann; ſie haben jedoch nicht unter 6 bis 7 Klaftern Waſſer.

Auf der zwiſchen Foul- und Orford-Neſs befindlichen, nur 14 Meilen langen Küſtenſtrecke ſind auf einigen Karten nicht weniger als 7 mit Leuchtfeuern verſehenen Hacken oder Punkte angedeutet, die auch zum Theil in den Beſchreibungen vorkommen. Auf der Cromer-Hucke ſteht nur ein einzelnes Leuchtfeuer; die 6 andern Hacken ſollen aber doppelte oder 2 Leuchtfeuer haben, das ſchwimmende Leuchtfeuer bey Newarp ungerechnet. Wahr iſt es auch, daß es hier der Gründe und der engen Durchfahrten viele giebt, für welche eine ſolche Anzahl Leuchtfeuer keinesweges überflüſſig zu ſeyn ſcheint, beſonders da hier eine bedeutende Küſtenfahrt Statt findet; allein es wird unumgänglich erforderlich ſeyn, die Küſte genau zu kennen, um dieſe Feuer von einander unterſcheiden zu können, und zwar um ſo mehr, da die engliſchen Sailing Directions ſie nicht einmal alle nennen, noch viel weniger ihre beſonderen Beſchaffenheiten oder Kennzeichen u. ſ. w. angeben. Befriedigende Nachrichten ſind uns von Engelland darüber nicht geworden; wir wollen es uns aber angelegen ſeyn laſſen, dasjenige anzuführen, was wir daraus, wie aus den Karten, verglichen mit den Beſchreibungen, haben ausfündig machen können.

Auf der Hasbroughher Hucke ſtehen 2 Leuchtfeuer **); ihre Lage gegen einander iſt ungefähr W. N. W. ½ W. und O. S. O. ½ O. Winterton-Neſs hat gleichfalls 2; ſie ſtehen den andern ganz nahe ſüdwärts, wo

*) Eine der engliſchen Karten enthält die Note: "daß beſagte Tonne, wie auch die rothe Tonne auf Newarp, während des Yarmoutber Heeringfanges, welcher ungefähr 4 Wochen vor Michaelis anfängt und bis 6 Wochen nach Michaelis fortwährt, aufgenommen werden," welches ganz ſeltſam iſt. Auf vielen Karten findet ſich die auf Hasbrough-Sand liegende Tonne nicht angedeutet.

**) Nach einer von dem Herausgeber gelieferten Zeichnung dürfte man Veranlaſſung haben zu glauben, daß zum wenigſten das eine von den Yasbroughber Leuchtfeuern ein rundlaufendes Blinkfeuer ſey.

die Sandbänen enden. Ihre Richtung ist N. O. und S. W. ½ Meile nach Süden von ihnen stehen wieder 2, deren Linien ungefähr durch N. z. W. und S. z. O. gehen. ½ Meile weiter nach Süden sieht man Castors beyde Leuchtfeuer, deren Richtung N. O. ½ O. und S. W. ½ W. ist. Auf der Karte des Admirals Knight sind Winterton-Ness die Worte: Former-Lights (vorherige Leuchtfeuer), hinzugefügt, und auf verschiedenen andern der neuesten Karten sind auf dieser Hucke Thürme, aber keine Leuchtfeuer, bezeichnet. Man hat daher Ursache zu glauben, daß daselbst keine Leuchtfeuer mehr vorhanden sind. Bey Winterton, ungefähr ½ Meile südlich von dem Ness selbigen Namens sollen in der ungefähren Richtung N. z. W. und S. z. O. zwey andere Leuchtfeuer stehen; allein auf den neueren Karten findet man nur eins. In den neuesten Sailing Directions wird Winterton's high-Light (hohes Feuer) erwähnt; daraus faßte man schließen, daß es auch ein Low-Light (niedriges Feuer) geben mußte. Es geschieht ferner zweyer andern Leuchtfeuer Erwähnung, die auf der Küste unten vor der Caseor-Kirche, ungefähr eine Meile südlich von Wintereon, seyn und in der Richtung N. O. ½ O. und S. W. ½ W. stehen sollen. Einige Karten geben diese Leuchtfeuer an, andre nicht. In einigen Beschreibungen wird deeselben erwähnt, in andern nicht. Sonderbar genug! Der Herausgeber ist geneigt zu glauben, daß sie, wenn sie auch existirt haben, doch nunmehr nicht vorhanden sind. Lowestoffs Leuchtfeuer stehen S. O. z. S. und N W. z. N., und Orfordness Leuchtfeuer N. z. O. und S. z. W. von einander; alles nach dem rechtweisenden Compasse. An diesen letztgenannten Leuchtfeuern hat man, wenn sie in eins gebracht werden, einen sehr guten Führer, um sowohl nord- als südwärts hin vor der Binnenseite des Grundes Aiborough-Knap vorbey zu segeln, und bringt man sie, wenn man sich auf der südlichen Seite des Orford-Ness befindet, in eins, so führen sie zu Westen von Whithing und zu Osten von Cuiter frey vorbey. Die Peilungen dieser Feuer leiten auch zwischen Aldorough-Knap und Shipwash-Sand hindurch in die offene See hinaus, und sie würden umgekehrt eben diese Dienste thun, wofern man sicher seyn könnte, daß es diese Leuchtfeuer wären, die man in Sicht hätte. Sowohl bey Loweftoff als bey Orford-Ness ist das eine Leuchtfeuer beträchtlich höher, als das andere. Man muß in Ansehung der Breite, auf welcher man sich befindet, sicher seyn, um nicht die Leuchtfeuer, deren es hier so viele giebt, mit einander zu verwechseln, welches leicht geschehen kann, wofern nicht jedes für sich, was wir vergebens gesucht haben, besonders ausgezeichnet ist. Die Lage des schwimmenden Feuers bey Newarp hat man zu verschiedenen Malen verändert. Gegenwärtig befindet es sich ⅛ Meile in N. z. W. r. w. von dem Nordende des Grundes, wo eine rothe Tonne liegt, und diese Lage ist für die zweckmäßigste erachtet worden. Es hat zwey Laternen, eine an jedem Maste.

Das schmale Fahrwasser zwischen dem Südende von Hasbrough-Sand, Hammonds-Knowl und the Ridge auf der Nord- und die Gründe Sead-Head und Newarp auf der andern Seite, wird Hasbrough-Gat genannt *). Wählt man diesen Weg südwärts hinaus, oder verhinderte die einbrechende Nacht, einwärts um den Dogshead-Grund zu gehen, welcher Cockle-Gat genannt wird, dann sucht man die Hasbrougher Leuchtfeuer ungefähr in W. N. W. in eins zu bringen, und segelt mit diesem Course hinaus, welches etwas zu Nordrn von dem schwimmenden Leuchtfeuer bringen wird. Indem man nun um dieses herumgehr und nach Süden hinaufbiegt, muß man sich wohl in Acht nehmen, das Feuer nicht östlicher, als N. O. zu bringen, bevor man zum wenigsten eine Meile davon entfernt ist, worauf man alsdann gerade Süd halten kann. Hat man, wenn man bey dem schwimmenden Leuchtfeurr ankommt, eine frische Kühlte und die halbe Fluth, so läßt sich desto eher anluven, denn der Strom nimmt seinen Lauf südöstlich von den Gründen hinaus. Bey der Ebbe muß man dagegen sehr vorsichtig seyn, weil diese auf die Gründe einströmt, und man dadurch leicht gezwungen werden kann, im Falle die Kühlte zum Tadiegein oder zur Ueberwindung des Stroms nicht feisch genug seyn sollte, zu ankern. Sollte man aus der offenen See mit nordöstlichem Winde gegen Hasbrough-Gat hineinkommen, so darf man die Hasbrough-Leuchtfeuer nicht in eins bringrn, sondern sie öffnen und etwas westlicher halten, wobey man suchen muß, auf der Binnenseite des Hasbrough-Sandes, welcher gegen die See Schutz gewährt, zu kommen, um darauf in dem schmalen Fahrwasser the Wouid ankern zu können. Diejenige Lage, von wo aus man die Hasbrougher Leuchtfeuer in S. W. z. W. peilt, eine kleine Meile von der Küste, oder ungefähr mitten im Fahrwasser, ist die beste, im Falle man im Stande ist so weit hinauf zu kommen.

Von Wintertan bis Loweftoff liegen außerhalb der Küste viele Gründe und Bänke, die häufig mit dem Namen Yarmouth-Bänke belegt werden. Innerhalb derselben sind verschiedene Ankerplätze, und die Rhede außerhalb Yarmouth, welche durch die Küste und Bänke gebildet wird, ist sehr groß und weitläuftig. Sie wird häufig besucht und ist ofe der Sammelplatz großer Convoyen gewesen. Es wird indessen bemerkt, daß der Grund aus ziemlich losem Sande brstehr, weshalb die Schiffe nicht selten treiben, besonders im Winter bey stürmischen nördlichen und südlichen Winden, die mit dem Lande eine parallele Richtung haben. Es leidet keinen Zweifel, daß nicht bey Yarmouth in dem Revier, welches hintrn um die Stadt geht, ein Hafen seyn sollte, auf dessrn ande-

*) Sirhe die beyfolgende Karte von der Yarmouther Rhede m. m.

rer Seite Gorleston liegt. Man muß es aber sonderbar finden, daß die Beschreibungen dessen mit keiner einzigen Sylbe erwähnen. Auffallender ist jedoch die außerordentliche Nichtübereinstimmung unter der nicht geringen Anzahl der verschiedenen in England erschienenen Specialkarten von der Yarmouther Rhede, imgleichen unter den in den englischen Sailing Directions gegebenen Anweisungen zum Einsegeln zwischen den Gründen, wie auch unter den Beschreibungen derselben und der als Merkzeichen für die Einsegelung und zur Meidung der Gründe dienenden beträchtlichen Anzahl verschiedenfarbiger Tonnen. Die Verwunderung löst sich jedoch größtentheils auf, wenn man in einem der neuesten englischen Berichte folgende Anmerkung liest.

"Es ist schon längst bemerkt (sagt ein Mr. T. Fotheringhame), daß die Karten von der Yarmou-"ther Rhede und von dem Gewässer zu beyden Seiten derselben durchaus fehlerhaft sind. Als Ursache davon hat "man die Veränderung der Gründe angenommen. Ich habe sie untersucht und gefunden, daß die Gründe sich "zwar etwas verändert haben können, aber doch bey weitem nicht in dem Grade, wie die Karten verschieden sind. "Aus diesem Grunde halte ich mich überzeugt, daß die dortige Küste nebst Gründen nicht ausgemessen worden sind, "welches mir durchaus nothwendig zu seyn scheint; und ich bin vollkommen überzeugt, daß Viele sich das Ansehn "erfahrner Lothsen geben, und sogar Königl. Schiffe hereinlothsen, obgleich sie nur mittelmäßige Kenntnisse von "den Einfahrten und der wahren Lage der Gründe haben." Hierauf fährt Mr. Fotheringhame fort: er habe auf einem von ihm geführten Kutter, und hernach auf andern Königl. Schiffen, auf welchen er gedient hat, die Küste und Gründe auf eine Strecke von 20 englischen Seemeilen ausgemessen.

Erwähnter Mr. Fotheringhame war, was man beym Königl. englischen Seewesen Master nennt. Wir haben neulich eine Karte erhalten, die von ihm verfertigt seyn soll, oder die doch zum wenigstrn seinen Namen trägt. Diese Karte ist von dem bekannten Londoner Kartenhändler Steel & Comp. im Septbr. 1812 herausgegeben. Zu gleicher Zeit bekamen wir eine andere Karte von der Yarmouther Rhede und den angrenzenden Gewässern, die gleichfalls von Steel & Comp. und zwar in demselben Jahre und demselben Monate herausgegeben war, und auf welcher die Bemerkung steht, daß sie nach einer Ausmessung des Admirals Knight und des Capitains Huddart *) verfertigt worden sey. Auf jeder dieser beyden Karten heißt es: Approved and selected by the Chart-Committee of the Admirality for the Use of the Officers in the Royal Navy (gewählt und approbirt zum Gebrauch für die Officiere in dem Königl. See-Etat von einer von der Admiralität dazu niedergesetzten Seekarten-Comittee). Sie weichen aber in dem Grade von einander ab, daß man auf der einen Karte Leuchtfeuer angedeutet findet, die die andere nicht enthält, und daß die Grundpeilungen nnd die Lage der Gründe auf der einen mit den Grundpeilungen und der Lage der Gründe auf der andern in Widerspruch stehen und keine Aehnlichkeit mit einander haben. Was soll man nun hier als wahr annehmen? Kann man sich auf die Weise je auf dasjenige verlassen, was die englischen Seekartenfabrikanten und Kartenhändler herausgeben? Gesetzt, sie erhielten auch zufällig eine gute Karte oder Zeichnung; wer steht uns wohl dafür ein, daß sie mit der gehörigen Sorgfalt behandelt, oder von den Kupferstechern nicht nachlässig copiert und noch nachlässiger gestochen und eher als ein Bild, bey welchem es nur auf Aehnlichkeit ankommt, als eine Karte, die in allen Dingen genau seyn muß, behandelt werden?

Zu besserer Verständlichkeit der Beschreibung der Yarmouther Rhede und der Küstenstrecken zu beyden Seiten derselben, nebst den Gründen außerhalb der Küste, hatten wir es für erforderlich, eine Special- oder Situationskarte beyzufügen, indem die Generalkarte zu diesem Gebrauche zu klein ist. Wir sind aber aus der angeführten Ursache in keiner kleinen Verlegenheit gewesen in Ansehung der zu treffenden Wahl. Der Leser und besonders der Seefahrer wird uns daher zu Gute halten, daß diejenige Specialkaete, die wir zu diesem Zweckr liefern, aus den älteen Karten, wie wir noch jene neue nicht hatten, entlehnt ist. Aber hätten wir auch diese neuen Karten gehabt, wären wir wohl um etwas weiter gewesen? Welche Karte hätten wir unter solchen Umständen wählen sollen? Wir hoffen, das erwähnte Situationskarte unserm Zwecke, nämlich die Beschreibung einigermaaßen deutlich zu machen, entsprechen wird, und vertrösten uns darauf, daß mit der Zeit richtigere und zuverlässigere Karten erscheinen werden, die alsdann benutzt werden sollen. Was wir in Ansehung der Nichtübereinstimmung der Karten für diesen Theil der englischen Küste angeführt haben, gilt auch in Ansehung der Nichtübereinstimmung der in den Sailing Directions angeführten und auf den Karten zur Bezeichnung der Gründe angedeuteten Tonnen. Wir halten es jedoch bey allem dem für dienlich und leitend, die Tonnen in der Ordnung anzuführen, in welcher sie liegen und in welcher sie passirt werden müssen, wenn man von Norden her längs der Küste durch das Cockle-Gat kommt und vor Yarmouth und Lowestoff vorbey aus dem Standfort-Lauf hinaussegelt. Diese Ordnung ist

*) Es ist nicht selten der Fall, wenn man von England Karten verschreibt, und keinen sichern Mann an Ort und Stelle hat, der die verlangten Karten kennt und aussuchen kann, daß man von den englischen Kartenhändlern Karten erhält, die zwar ähnliche Titel haben mit den verschriebenen, jedoch nicht die verschriebenen selbst sind. Gewöhnlich benutzen diese Kartenverkäufer auch dergleichen Gelegenheiten, eine Menge anderer Karten, die man nicht verlangt hat, anzulegen, damit sie nur ihrer verlegten Waaren los werden.

Digitized by Google

folgende: Die Dog-Head-Tonne, die erste und weiß angestrichen, an Backbord; die Fair-Way-Tonne, schwarz angestrichen, an Steuerbord; die Sea-Head-Tonne, roth angestrichen, an Backbord; die Cockle- und Barbee Tonne, schwarz angestrichen, an Steuerbord; die Tangue- und Scraby-Tanne, weiß angestrichen, an Backbord; die innere Tonne des St. Nicholas-Sandes, weiß angestrichen, die Tonne auf dem N. W. Ende von Corton-Sand, schwarz angestrichen, an Backbord; die Tonne auf der von der Mitte des Grundes the Hame auslaufenden Westspitze, weiß angestrichen, an Backbord; die Tonne auf dem Südende selbigen Grundes, schwarz angestrichen, an Backbord. Auf einem schmalen Sandrücken, Newrame genannt, quer vor diesee Tanne, welcher Sandrücken ½ Meile lang ist, und eine Richtung von N. z. O. und S. z. W. hat, giebt es 2 Tonnen, die beyde an Steuerbord gehalten werden müssen, und von welchen die auf dem Nordende nach Art eines Dambretts schwarz und weiß gewürfelt, die auf dem Südende aber roth ist.

Das St. Nicholas-Gat ist von der See aus die Haupt-Einfahrt zu der Yarmauther Rhede. Auf der Backbordseite erhält man 3 Tonnen, die sämmtlich schwarz sind. Sie führen die Namen Corton-Sands-Südost-, Mittel- und Nordost-Tanne; der Nordwest-Tonne ist kurz vorher Erwähnung geschehen. Auf der Steuerbordseite erhält man zuerst eine noch Art eines Dambrettes schwarz und weiß gewürfelte Tonne, darauf eine rothe, Cros-Sand-Tonne genannt, und endlich die weiße auf dem St. Nicholas-Sand, welche auch so eben erwähnt worden ist. Das Merkzeichen für die Einsegelung in dieses schmale Fahrwasser ist, die Baake bey Gorleston in einer Richtung mit Old Church (der alten Kirche *).

Eine Note, die in einem der Englischen Sailing Directions steht, enthält eine Bekanntmachung des Trinity-House, daß die Tiefe in dem Stanfarder-Laufe bey Untersuchung desselben nur 3 Klaftern bey hohem Wasser befunden worden ist, und also das Befahren desselben mit tiefgehenden Schiffen mißlich seyn muß. In einem andern Orte ist die Tiefe nur zu 16 Fuß angegeben und wiederum an einem andern Orte steht die Tiefe zu 3 Klafteen bey niedrigem Wasser angesetzt. Man muß sich merken, daß der Strom an der Stanfardee Einfahrt und in dem St. Nicholas-Gat, während der Fluth, stark S. S. W. quer über den Carton-Sand läuft, welches mit der Ebbe der umgekehrte Fall ist. Eben dies findet auch in Hinsicht der andern Gründen weiterhin Statt, sowohl längs als auf denselben, weshalb man in Ansehung des Steuerns beym Ein- und Aussegeln auf diejenige Seite aufmerksam seyn muß, wohin der Strom läuft. Auf der Yarmouthee Rhede fällt die Stunde der höchsten Fluth zur Zeit des Neu- und Vollmonds auf 8¼ Uhr; allein außerhalb der Sände fluthet es bis 10½ Uhr. Auf der Lowestaffer Rhede ist es Hafenzeit 9 U. 10', in dem Stanfordee Lauf aber 9½ Uhr **).

In den Sailing Directions wird bemerkt, daß die Tiefe, wenn man Yarmouth von der See aus anhut und zu nördlich gegen das Land einhält, sehr unregelmäßig und wegen der Beschaffenheit des Grundes zugleich unsicher ist, weshalb die Grundpeilungen keine Sicherheit gewähren. Aus dieser Ursache muß man Lowestoffs Breite welche ungefähr 52° 30' ist, zu erreichen suchen, und auf dieser Parallellinie dann dreist auf das Land einsteuern, bei Nacht sowohl als bei Tage, bis man in eine Tiefe von 16 bis 17 Klafteen kommt, welche Tiefe man 1½ Meilen vom Lande aus anteifft; ist man aber südlicher, dann ist die Entfernung von der Küste nur 1 Meile. Auf dieser Höhe nimmt die Tiefe allmählich ab. Bey Nacht wird das höchste der Lowestoffee Leuchtfeuer ungefähr 3, und am Tage bey klarer Luft wird die Kirche nebst dem höchsten Theil der Stadt 5 Meilen gesehen werden können. Nach dem auf der beygefolgenden Karte gezeichneten, aus den Englischen Karten entlehnten Prospecte von Lowestoff steht der Leuchtthurm höher als die Stadt und die Kirchen, er muß daher auch früher gesehen werden können, als diese.

Die Bucht zwischen Easton- und Thorpe-Ness wird Southwould-Bay genannt, sie ist rein, und man kann daselbst bey Landwinden einstweilen vor Anker gehen. Nur ein einziges Riff ist da, Stizewell-Bank genannt, auf welchem es nur 8 Fuß tief. Dieses Riff läuft ungefähr ¼ Meile von Thorpe-Ness nördlich aus und zwar längs dem Lande hin. Thorpe-Ness hat eine mittelmäßige Höhe und ist klippig.

Ungefähr eine Meile gerade aus, aber östlich von Albarough liegt ein Grund Alboroughs-Knap genannt, auf welchem es gleichfalls nur 8 Fuß tief. Zwischen diesem Grunde und dem Lande beträgt die Tiefe 10 bis 14 Klaftern. Nach den neuesten Karten liegt eine schwarz und weiß angestrichene Tonne auf der Mitte des Grundes. Bey Orfard-Ness läuft ein kleines Riff hinaus, welches the Onian genannt wird.

*) Nach einer Privat-Nachricht soll dieser Thurm im Jahre 1816 eingestürzt seyn; uns ist aber bis jetzt keine desfallsige öffentliche Bekanntmachung zu Gesichte gekommen.

**) Neulich aus England erhaltenen Nachrichten zufolge, soll auf der Lawestoffer Rhede ein schwimmendes Leuchtfeuer angelegt seyn, das 2 Laternen von gleicher Höhe hat, die nur wenig über die Wasserfläche erhaben sind; dieses Leuchtfeuer dient also als Leitfaden beim Einsegeln in den Stanfardee Lauf.

Digitized by Google

Wegen etwaniger Häfen auf der Küſte zwiſchen Eaſton und Orford-Neſs geben die Beſchreibungen keine Auskunft; nach der Karte zu urtheilen, iſt es nicht unwahrſcheinlich, daß es bey Walderswick im Blith-Fluſſe, wie auch bey Dunwich und Mismere Zufluchtshäfen für Schiffe von mittelmäßiger Größe giebt.

Kommt man aus der See gegen Orford-Neſs hinein, und befindet man ſich innerhalb der Godbard Gründe, ſo geht man, wenn das niedrigſte Leuchtfeuer auf dieſer Hucke in N. W. z. W. r. w. gebracht iſt, vor dem Nordoſtende des Shipwaſh-Sandes frey vorbey. Bey dieſem Nordoſtende iſt auf einigen Karten eine Tonne angedeutet; allein die Farbe oder die ſonſtigen Merkzeichen derſelben findet man nicht angegeben. Es iſt unſtreitig ſicherer, das Orford-Neſs, wenn man ſelbiges nur kennt, bey der Anthuung etwas weſtlicher zu halten. Bey Orford-Neſs iſt es Hochwaſſer zur Zeit des Neu- und Vollmondes 10½ Uhr.

Der Shipwaſh-Sand iſt ein langer ſchmaler Sandrücken, der füglich zu den Overfalls gerechnet werden kann. Er läuft von da an, wo nach der Angabe die nördliche Tonne liegen ſoll, reichlich 1½ Meilen nach S. S. W. hin, wo eine weiße Tonne liegt.

Die zwey kleinen Gründe Inner- und Outer Gadbard können einigermaßen gefährlich werden, ſowohl für diejenigen Schiffe, welche gerade von der See aus das Orford-Neſs anthun, als auch für diejenigen, welche aus dem Kanal in die Nordſee hinaus- oder umgekehrt aus der Nordſee in den Kanal hineinlaufen, wofern ſie etwas zu weſtlich im Fahrwaſſer verfielen. Auf dem erſtgenannten Grunde ſoll es 3 Klaftern und auf dem letztgenannten 2½ Klaftern tiefen. Bey einigem Winde muß unfehlbar die See auf ihnen kabbeln, weil es rund um ſie herum tief iſt. Die Peilungen von Orford-Neſs und deſſen Feuer wie auch die Peilungen von dem Galloper Leuchtfeuer-Schiff und deſſen Feuer werden oft vor dieſen Gründen warnen können.

Galloper iſt eine Bank, auf welcher ſich ein gefährlicher Grund befindet, allein durch das dabey hingelegte ſchwimmende Leuchtfeuer wird man nicht nur ſelbigem leicht ausweichen können, ſondern man hat im Leuchtfeuerfahrzeuge ſelbſt einen guten Führer. Die Galloper-Bank erſtreckt ſich ungefähr Nord und Süd r. w., iſt ungefähr 2 Meilen long und ¼ Meile breit. Ihre geringſte Waſſerhöhe beträgt 9 Fuß. Unmittelbar an der Oſtſeite derſelben tieft es ungefähr 20 und ⅛ Meile von der nämlichen Seite hinaus 25 bis 26 Klaftern, wo der Grund aus grobem Gries und kleinen ſchwarzen Steinen beſteht. Dicht an dem Süd- und Nordende giebt es 12 bis 14 Klaftern Waſſer und einen Grund von grobem Gries nebſt Singels.

Im Jahr 1804 wurde bey dieſem Grunde ein ſchwimmendes Leuchtfeuer ausgelegt, deſſen Fahrzeug 2 Maſten hat, mit einer Laterne auf dem Topp eines jeden, zum Unterſchiede von den ſchwimmenden Leuchtfeuern auf Sunk und Goodwin, von welchen das eine nur aus einer, das andern aber aus 3 Laternen beſteht. Das Fahrzeug liegt in einer Tiefe von ungefähr 15 Klaftern, ½ Meile in S. z. W. von der ſeichteſten Stelle des gefährlichen Grundes, wo es nur 9 Fuß Waſſer giebt. ⅛ Meile N. z. O. von dieſem Punkte hat die Bank 6 Klaftern Waſſer, ſo daß man, wenn das Landfeuer ſich ungefähr in S. z. W. r. w. in einer Entfernung von ¾ Meilen zeigt, quer über die Bank gehen kann, vorausgeſetzt, daß man von beſagter Entfernung ſich vollkommen überzeugt hat, und daß zugleich kein ſchwerer Seegang Statt findet. Innerhalb des Leuchtfeuerfahrzeuges, auf dem Ende des Grundes, liegt eine Tonne, die, im Fall das Fahrzeug von der gehörigen Stelle etwa weggetrieben ſeyn ſollte, als Warnungszeichen dient *).

In Anſehung des Laufs der Ströme in dem allgemeinen Fahrwaſſer nach und von der Nordſee, auf der Höhe quer vor der Themſe und zwar zwiſchen den Galloper- und Kolls-Gründen auf der einen, und den Flanderſchen Bänken auf der andern Seite, hat man eine bemerkenswerthe Erfahrung gemacht. Der Strom läuft nämlich, ſo lange es ebbt, mit großer Stärke quer über und auf die Flanderſchen Bänke ein, welche Bänke zum Theil gefährlich ſind. Man muß ſich daher alle mögliche Mühe geben, ſich ihnen entfernt zu halten. Zum Glücke hat man in dem Loth einen ſichern Führer; denn in der Nähe der Flanderſchen Bänke iſt der Grund grober Sand, der, je näher man den Bänken kommt, immer gröber und ganz dunkelgrau wird. In der Mitte des Fahrwaſſers iſt der Sand feiner und heller, ſogar gelblich, mit kleinen rothen Steinen und einigen Schülpen vermiſcht; allein näher an die Galloper- und Kolls-Gründe hin, iſt der Grund dagegen mehr mit kleinen Steinen, von den ſogenannten Singels, vermiſcht, und ganz nahe an ihnen giebt es Steine und keine Singels. Zur Zeit der Fluth nimmt der Strom ſeinen Lauf gerade durch das Fahrwaſſer nach N. N. O. hin. Die bey Galloper und dem Goodwin-Sand ausgelegten Leuchtfeuerfahrzeuge ſind bey Tage durch die Fahrzeuge ſelbſt und bey Nacht durch ihre Feuer höchſt wichtige Kennungspunkte, ſelbſt zur Meidung der Flanderſchen Bänke.

*) Im Frühjahr 1816 erſchien in England eine Bekanntmachung, wonach das ſchwimmende Leuchtfeuer bey Galloper nur bis zum 1 Julii f. J. brennen und dann für immer eingehen ſollte, allein auf Anſuchen der Rheder und Seefahrer iſt dieſer Befehl zurück genommen worden.

Obgleich es zwiſchen Orford-Neſs und North-Foreland 10 bis 11 Meilen ſind, ſo kann man doch ſicher dieſe Hucken als die äußerſten und Haupt-Anthuungspunkte für denjenigen annehmen, der nach London ſegeln, oder einen von denjenigen Häfen, wo die großen Kriegs- und ſonſtigen Schiffswerfte befindlich ſind, ſuchen, oder auch nach einem der andern Handelsplätze, welche außer London an der Themſe, oder in der Bucht zwiſchen erwähnten Hucken liegen, gehen will. Dieſe Bucht, oder, wenn wir uns ſo ausdrücken dürfen, die Mündung der Themſe iſt mit einer großen Menge Bänke und Gründe angefüllt, zwiſchen welchen es enge Durchfahrten giebt, die mit Tonnen und Baaken bezeichnet ſind. Ebbe und Fluth machen den Stream ſehr heftig, wodurch das Schiffen für den, der daſelbſt nicht etwas bekannt iſt, gefährlich wird. Einige dieſer Gründe ſind ſogar veränderlich. Eine Beſchreibung aller engen Durchfahrten würde wohl kaum verſtändlich ſeyn, ſo wie man auch in den Engliſchen Büchern und Karten, welche letztere ſogar wenig übereinſtimmend ſind, in ſolcher Hinſicht kein vollſtändiges Ganzes hat *).

Die Haupteinfahrten zur Themſe zwiſchen Orford-Neſs und North-Foreland, welche Einfahrten zwiſchen Gründen und Bänken hindurch gehen, ſind folgende:

I) Die Einfahrt zur Wallet-Rhede, zwiſchen dem feſten Lande und dem Gunfleet-Sande. In dieſe Einfahrt gelangt man auf einem dreyfachen Wege.

*a*) Wenn man Orford-Neſs anthut und innerhalb der Gründe Shipwaſh-Sand, Whiting nebſt mehreren andern hinſegelt.

*b*) Wenn man durch ehe Stedway, ſüdlich um Shipwaſh und

*c*) wenn man durch Goldermore-Gat geht.

II) Kings-Channel, zwiſchen dem Gunfleet-Sande und Sunk; die zweyte und ohne Zweifel die geſuchteſte Einfahrt.

III) Black-Deep, zwiſchen Sunk- und Long-Sand.

IV) Queens-Channel und

V) South-Channel.

Die zwey letzten Einfahrten ſind auf beyden Seiten des Margate-Sandes.

Bevor wir die Anthuung dieſer Einfahrten und die Einſegelung in dieſelben beſchreiben, müſſen wir zuvörderſt bemerken, daß es auf der Küſtenſtrecke zwiſchen Orford-Neſs und der Nore-Rhede, bey welcher Rhede das Londoner Revier oder die Themſe eigentlich anfange, der bedeutenden Handelsörter und der wichtigen Häfen viele giebt; wir finden aber letztere in den Engliſchen Sailing Directions nicht einmahl genannt, geſchweige ihre Beſchaffenheiten und die Einſegelungen in dieſelben beſchrieben. Indeſſen haben wir guten Grund zu glauben, daß es dem Unbekannten nicht an Lothſen zum Weiterkommen fehlen wird, wenn er erſt auf einer ſichern Rhede innerhalb genannter Küſtenſtrecke angekommen iſt. Karten und Beſchreibungen würden den Unbekannten ohnehin in keinem Falle hier vollkommen Gnüge leiſten können.

I. Von dem Einſegeln nach der Wallet-Rhede.

*a*) Hat man von der See aus, was keinesweges leicht iſt, Orford-Neſs angethan, oder iſt man von Norden her längs der Küſte hingeſegelt und außen um das Onian-Riff gegangen, ſo kann man ſich der Küſte wieder nähern, doch darf man nicht weniger als 7 Klafteen Waſſer haben, weil der Grund unter dem ſüdlichſten oder höchſten Leuchtfeuer jäh tieft. Um die Hucke herum findet Meerung Statt. Mit Neu- und Vollmond iſt es, wie im Vorhergehenden erwähnt worden iſt, Hochwaſſer 10½ Uhr. Die Fluth ſtrömt natürlicherweiſe ſtark in die Bucht ein ſüdweſtwärts hin und die Ebbe aus. Die Landzunge, welche von Orford-Neſs ungefähr ¼ Meilen längs dem Lande hinläuft und den Ore-Fluß begrenzt, iſt eine flache hellleuchtende Küſte, die aus Sand und Singels beſteht. Man kann den Whiting-Grund ſowohl auf der weſtlichen, als auf der öſtlichen Seite vorbey paſſiren. Auf der weſtlichen Seite, ungefähr ½ Meile vom Lande aus, liegt eine weiße Tonne und bey jedem Ende des Grundes ſoll gleichfalls eine weiße Tonne liegen. Der Grund iſt ſchmal und läuft von ſeinem nördlichen Ende aus ¼ Meile noch S. W. z. S. hin. Man geht der innern Seite deſſelben ganz nahe, wenn beyde Leuchtfeuer des Orford-Neſs in einer Richtung geſehen werden; das niedrigſte oder öſtlichſte Leuchtfeuer oder deſſen Thurm muß man dahey beym Laviren zwiſchen dieſem Grunde und dem Lande auf der linken oder weſtlichen Seite des höchſten halten. Zwiſchen dem Whiting-Grunde und dem Lande liegt mitten im Fahrwaſſer, der Länge nach, ein anderer ſchmaler Grund, auf deſſen ſüdweſtlichem Ende, welches ſich etwas unterhalb Whiting befindet, 9 Fuß Waſſer iſt und eine ſchwarze Tonne liegen ſoll. Auf dem nordöſtlichen Ende, ungefähr mitten

*) Es iſt daher mit Schwierigkeiten verbunden im Ganzen hierüber eine genaue Karte zu liefern.

Digitized by Google

vor Whiting tief es 5 Klaftern. Dieſer Mittelgrund kann zu beyden Seiten paſſirt werden. Zwiſchen dieſem Grunde und dem Lande iſt ein ziemlich guter einſtweiliger Ankerplatz, Beach-Bay genannt.

Südlich von Whiting und weſtlich von Shipwash liegt der Grund Baudſey-Sand, der ½ Meile lang, ¼ Meile breit und auf welchem nur 10 Fuß Waſſer ſeyn ſoll. Das ſüdweſtliche Ende deſſelben ſoll mit einer weiß und ſchwarzbuneen Tonne bezeichnet ſeyn. Auf der Nordweſt- oder Binnenſeite des Baudſey-Sandes iſt ein ſehr kleiner Grund befindlich, Kettle-Bottom genannt, der nur 15 Fuß Waſſer hat.

Der Eingang in den Ore-Fluß aber in den Orforder Hafen iſt nicht beſchrieben. Die Bucht, ſüdweſtlich von dieſem Eingang, heißt Hofeley-Bay, deren man ſich als einſtweiliger Ankerplatz bedient. Der beſte Ankerplatz iſt da, wo der Pfarrhof und die Hofeley-Kirche einander decken.

Ungefähr 1½ Meilen ſüdweſtlich von dem Einlauf des Ore-Fluſſes iſt die Mündung des Deben-Fluſſes, an welchem Woodbridg liegt. Wegen dieſes Einlaufs iſt nur blos geſagt, daß auf der Spitze eines von der Nordoſthucke auslaufenden kleinen Riffs eine Tonne liegt. Auf beyden Seiten der Mündung des Fluſſes beſteht die Küſte aus einem ziemlich hohen und ſteilen Klint. Der auf der nordöſtlichen Seite, welcher etwas über ½ Meile lang iſt, wird Baudſey Cliff, und der auf der andern Seite, welcher nur halb ſo lang iſt, wird Felſtow-Cliff genannt. Von da an nach der Landguarder Landſpitze hin, auf welcher eine kleine Feſtung liegt, iſt die Küſte niedrig.

Zwiſchen der Landguarder Landſpitze und der Hucke the Naze, welche letztere 1 Meile in S. W. vom erſtern liegt, iſt eine Bucht, in welche Orvel und Stour, nebſt einigen kleinern Flüſſen, fallen, an denen Ipswick und mehrere Oerter liegen. Harwich liegt in der Bucht auf der Oſtbucke des Stour-Fluſſes. Bei Harwich ſind 2 Leuchtfeuer, die aber ohne Zweifel hauptſächlich für die Schifffahrt in dieſer Bucht beſtimmt ſind, wo es viele Gründe giebt und wo die Tiefe ſich ſehr ungleich iſt. Unbekannte ſetzen ſich daher vieler Gefahr aus, wenn ſie ſich ohne Führer in dieſe Bucht hineinwagen. Die Naze-Hucke iſt ziemlich hoch und ſteil; auf derſelben ſteht ein Thurm, welcher als eins der wichtigſten Kennungs- und Leitungsmerkzeichen zu betrachten iſt, die man für dieſes Fahrwaſſer hat.

Von Beack oder von der Hofeley-Bay an kann man längs der Küſte hinſchiffen und nach dem Tiefſtechen des Schiffs und der Höhe des Waſſers entweder inner- oder außerhalb des Grundes ehe Cutler gehen, auf welchem es mit Ausnahme einiger Stellen, die mit niedrigem Waſſer antrocknen, 6 Fuß tief. Auf dem Südende deſſelben ſoll eine ſchwarze Tanne liegen. Die Orford-Nefs Leuchtfeuer in eins gebracht ſind das Merkzeichen für das Schiffen längs der Außenſeite dieſes Grundes. Seine Lage iſt quer vor Baudſey-Cliff, ungefähr ¼ Meile vom Lande. Zwiſchen dieſem Grunde und der Küſte beträgt die Tiefe nur 2 bis 3 Klaftern. Der Außenſeite des Grundes darf man nur auf 4 Klaftern Waſſer nahe kommen. Ein anderer Grund, Platters genannt, wird gleichfalls mit niedrigem Waſſer trocken. Er liegt O. N. O. von der Landguarder Landſpitze, aber kaum ¼ Meile von der Küſte aus. Ohne hier gut bekannt zu ſeyn, iſt es nicht rathſam, zwiſchen der Küſte und dem Grunde hindurch zu gehen. Man darf ſich der Außenſeite deſſelben auf eine Tiefe, die geringer iſt als 5 Klaftern, nicht nähern. Das Fahrwaſſer innerhalb des Cork- und Weſtrock-Grundes, quer vor der zwiſchen der Landguarder Landſpitze und der Naze-Hucke befindlichen Bucht, iſt ſehr unrein und die Tiefe unregelmäßig. Es dürfte Niemanden, der hier nicht gut bekannt wäre, anzurathen ſeyn, außer bey hohem Waſſer, dieſen Weg zu nehmen. Bey dem nördlichen Theil des Cark-Grundes iſt auf 9 Fuß Waſſer eine weiße Tonne hingelegt, auf welcher die Warte Cork Ledge ſtehen, und auf dem Südoſtende des Weſtrock-Grundes liegt eine ſchwarz und weiße Tanne, welche den Namen Weſtrock zum Merkzeichen hat. Iſt man erſt vor der Naze-Hucke vorbey, und auf die Wallet-Rhede eingekommen, ſo hat man einen überflüſſigen Raum, eine ebene Tiefe und wenig Seegang; denn der Gunfleet-Sand gewährt einen vollkommenen Schutz vor den Seewinden, indem er ſchon 2 Stunden nach Anfang der Ebbe zu trocknen anfängt. Die Wallet-Rhede ſoll 2½ Meilen lang und ungefähr 1 Meile breit ſeyn; ſie hat überall guten Ankergrund, aber keine ſonderliche Tiefe. Es wird nicht ſchwer ſeyn, nach den andern Theilen der Bucht hier Lathſen oder andere erfahrne Seeleute zu erhalten. Außerdem kann man ſüdlich um den Gunfleet-Sand herum in den Themſe-Fluß hineinkommen.

*b)* The Sledway wird derjenige Lauf genannt, welcher ſüdlich um den Shipwash-Sand herumgeht, nämlich zwiſchen dieſem Sande auf der einen und dem Weſtrack- und Cork-Grunde auf der andern Seite. Das Fahrwaſſer iſt hier breit; es liegt aber in demſelben ein gefährlicher Grund, Rough genannt, der mit einer rothen Tonne bezeichnet iſt. Man kann zwar zu beyden Seiten derſelben gehen; doch ſcheint die nördliche Fahrt die beſte zu ſeyn, in welchem Falle denn der Grund beym Einſegeln an Backbard, die erwähnte weiße Tonne auf dem Südweſtende von Shipwaſh, nebſt der bunten Tonne auf dem Südweſtende von Baudſey-Sand aber an Steuerbord bleibt. Hat man von Felſtows- und Baudſey-Cliff Kennung erhalten, dann thut man ohne Zweifel wohl, ſeinen Cours danach durch the Sledway zu nehmen. Dieſer Lauf iſt jedoch demjenigen nicht anzurathen, der auf die Wallet-Rhede hinein will, wenn er hernach innerhalb Weſt-

Digitized by Google

rocks und Cork, welchen Weg wir in dem vorherigen Punkt als schwierig kennen gelernt haben, gehen müßte; allein für denjenigen, der von S. O. oder S. herkommt und nach Woodbridge oder der Hoseley-Bay u. s. w. hinwill, ist er sehr zweckmäßig.

c) Der beste Einlauf zu der Wallet-Rhede ist Goldermore-Gat. Unter den Veranstaltungen, welche in neuern Zeiten an den Englichen Küsten zur Sicherheit der Schifffahrt getroffen worden sind, gehören ohne Zweifel das schwimmende Leuchtfeuer bey Galloper, und das schwimmende Leuchtfeuer an dem Ostende des Sunk-Grundes zu den allerwichtigsten. Das schwimmende Leuchtfeuer bey Galloper, welches wir schon kennen gelernt haben, sichert nicht blos vor diesem Grunde insbesondere, sondern es giebt, indem es nur reichlich 4 Meilen in O. z. S. von dem schwimmenden Leuchtfeuer bey Sunk entfernt ist, sowohl bey Tage durch das Fahrzeug, als bey Nacht durch das Feuer die beste Anweisung zur Anthuung dieses Leuchtfeuers, in so fern man von denjenigen Seiten herkommt, von wo aus das Fahrzeug oder dessen Feuer gesehen werden kann. Als Anthuungspunkt für die zur Themse führenden nördlichen Einfahrten, welche vordem unstreitig sehr schwer zu durchschiffen waren, hätte auch nichts zweckmäßiger gebraucht werden können, als ein Leuchtfeuerfahrzeug; denn dieses kann sowohl bey Tage als bey Nacht in einer beträchtlichen Entfernung gesehen werden, welches nicht der Fall ist mit den Tonnen, die bey Tage nicht weit und bey Nacht gar nicht zu sehen sind. Das Leuchtfeuer-Schiff, welches bey dem Nordostende des Sunk-Grundes in einer Tiefe von 8 Klaftern liegt, hat auf dem Topp seines Mastes bey Tage eine Flagge und bey Nacht eine Laterne. Bey nebeligem Wetter wird jede halbe Stunde mit einer Glocke geläutet und jede 10te Minute geschehen 6 Schläge auf dieselbe, damit diese Glocke nicht mit andern Schiffsglocken verwechselt werden soll.

Ist man also in der Nähe des Sunker Leuchtfeuerschiffs oder hat man sichere Peilung von demselben, so ist nichts leichter, als die Tonne bey dem Nordende des Gunfleet-Sandes anzuthun. Diese Tonne ist schwarz, liegt ungefähr eine Meile nordwestlich von dem Sunker Leuchtfeuer und muß beym Einsegeln in das zu der Wallet-Rhede führende Goldermore-Gat an Backbord bleiben. Auf dem Gunfleet-Sande ist ferner als Merkzeichen eine große Baake errichtet, welche ungefähr 1 Meile südwestlich von der Tonne steht, und auf beyden Seiten des Gunfleet-Sandes, sowohl auf der Wallet-Rhede, als in Kings-Channel sehr kenntlich ist. Außer diesen Seemerkzeichen ist das Landmerkzeichen zum Auffinden der tiefsten Rinne in der Einfahrt zu Goldermore-Gat, Walton-Hall westlich von dem auf Naze stehenden Thurm offen zu halten. Sollte man genöthigt werden zu laviren, so kann man nordwärts hinstehen bis ein viereckiges Haus sich an den erwähnten Thurm anschließt. Zwischen dem Gunfleet- und dem Westrock-Grunde kann man zu beiden Seiten bis auf eine Tiefe von 5 bis 4 Klaftern eingehen. Wiederhohlt müssen wir bemerken, daß bey üblem Wetter, Gegenwind und dergleichen die Wallet-Rhede als sicherer Ankerplatz eine vortreffliche Zufluchtsstätte ist.

II. Kings-Channel wird nach den schon angeführten Merkzeichen, nämlich das Leuchtfeuerfahrzeug, die Tonne auf dem Nordostende des Gunfleet-Sandes, nebst der Baake auf diesem Sande, leicht anzuthun seyn. Die nebenstehende Figur zeigt das Aussehn dieser Baake. Die übrigen Merkzeichen in diesem Laufe liegen beym Einsegeln in folgender Ordnung. Die Heaps-Tonne, welche schwarzweiß ist, wird an Backbord gehalten. Die Buxey Tonne, schwarz angestrichen, bleibt an Steuerbord. Zwischen dem Gunfleet und Buxey-Sande ist ein Lauf, der Spitway genannt wird; dieser Lauf setzt Kings-Channel und die Wallet-Rhede mit einander in Verbindung. Auf der Wallet-Seite liegt an dem Südwestende des Gunfleet-Sandes eine rothe Tonne. Von der Whithakre Baake, auf der Nordostspitze des Maplin-Sandes, welche Baake an Steuerbord gehalten werden muß, steht hieneben eine Abbildung. Eine auf dem Ende des Middle-Sandes liegende schwarze Tonne quer vor der Baake bleibt an Backbord. Horn- oder Shoe-Baake, welche an Steuerbord gehalten werden muß, stellt die nebenstehende Figur dar. Ihr Stand ist etwas weiter einwärts auf der Ostseite des Maplin-Sandes. Die Mouse-Tonne, welche schwarz ist, behält man an Backbord. Die Blacktail-Baake, von der wir gleichfalls hieneben einen Abriß geben, bleibt an Steuerbord. Eine rothe Tonne auf dem Westende von Naze hält man an Backbord. Shoebury-Ness Tonne, schwarz angestrichen, an Steuerbord, und endlich das Nore-Leuchtfeuerschiff, welches am Ende des Nore-Sandes auf 4 Klaftern Tiefe liegt, an Backbord. Von diesem Leuchtfeuer, bis zu der Londoner Brücke hin, sind es wegen der vielen Buchten des Flusses 10½ Meilen. Die hier befindliche Rhede ist der allgemeine einstweilige Ankerplatz für alle nach und von der Themse gehende Schiffe.

Gunfleet baake

Whithaker baake

Shoe baake

Blacktail baake

III. Die Einfahrt zwiſchen dem Sunk- und dem Long-Sande, und zwiſchen den übrigen weiter einwärts liegenden Gründen, heißt Blackdeep. Sie wird aller Wahrſcheinlichkeit nach nicht benutzt, außer von denjenigen, die damit gut bekannt ſind, und ſoll auch nicht, wie die vorherigen Einfaheten, mit Tonnen und Baaken verſehen ſeyn. Die Tiefe derſelben findet ſich indeſſen zu 10 bis 14 Klaftern angegeben; vermuthlich iſt dies nue die Tiefe in dem äußerſten Theil derſelben.

Auf der Oſtſeite des Long-Sandes liegt Kentiſh-Knock. Außer dieſem Grunde giebt es längs der Oſt- und Südſeite dieſes langen Sandes odee Grundes dee kleinen Gründe und Overfalls mehrere. Dieſe kleinen Gründe ſollen ſehr veränderlich ſeyn, welches wohl die Urſache ſeyn dürfte, daß der anſcheinende Lauf öſtlich und ſüdlich um Long-Sand und Gledier, zwiſchen dem Tongue- und Pan-Sande, weder mit Tonnen belegt, noch beſchrieben iſt. Die darauf folgende Einfahrt iſt

IV. Queens-Channel, nördlich von dem Margate-Sande. Dieſe Einfahet iſt mit Tonnen belegt *). Wenn man beo dee Anthuung des Queens Channel ven dee öſtlichen ſchwaezen Tonne des Margate-Sandes Kennung erhalten kann, wozu die Peilung des North-Foeeland Anleitung geben wird, ſo muß man den erwähnten Sand an Backbord, und weiterhin die North-Spit-Tonne, welche auch ſchwirz und die Wedge-Tonne, weiche roth iſt, gleichfalls an Backbord, dagegen die Oſttonne des Tonque-Grundes, welche rothweiß und die Weſttonne dieſes Grundes, welche weiß angeſtreichen iſt, ferner die Pan-Sandes-Patch-Tonne, deren Farbe weiß iſt, die Baake auf Pan-Sand, und die Knowls-Tonne, ſchwarz angeſtrichen, an Steuerboed halten. Will man zu Anker gehen, dann hat man in S. W. von dee Wedge-Tonnen eine ziemlich gute Rhede, welche Horſe-Shoe-Hole genannt wird. Iſt man aber Willens weiter zu gehen, um in die Themſe hineinzukommen, oder doch zum wenigſten die Rhede bey Nore zu eeeeichen, dann iſt durchaus erfordeelich, wofern man nicht ein Schiff von geringem Tiefſtechen hat, die Fluthzeit wahrzunehmen, um mit einer Fluthzeit über die ausgedehnte Fläche, welche the Flats genannt wird, zu kommen. Zu dem Ende muß man, wofern man auf dee Hoeſe-Shoe-Hole- odee Maegate-Rhede geankert hat, oder von dee See hereinkommt, je nachdem das Schiff tief ſticht und die Kühlte ſchwach eder der Wind friſch iſt, die Zeit zur Anlaufung der Fläche the Flats wahrnehmen, wenn der vierte Theil dee Fluthzeit oder die halbe Fluthzeit verfloſſen iſt. Sollte aber dee Wind, indem man von Queens- odee South-Channels nach the Nore hinaufſegelte, und während man übee the Flats gienge, ſcheallen, odee die Kühlte ſo hart ſeyn, daß man nicht über die Gründe ſegeln dürfte, ſo kann man dreiſt ab- und nach Eaſt-Swale einhalten, welchee Lauf nach Fewerſham hinaufführt, wo auf 4 bis 5 Klaftein Tiefe bee niedrigem Waſſer eine ſichere Rhede iſt; allein, um übee the Flats, und durch den Einlauf zur Rhede zu kommen, muß man ſo lange warten, bis das Waſſer eine dem Tiefſtechen des Schiffs entſprechende Höhe hat. Hat das Schiff ſeine Anker verloren, ſo kann es ganz getroſt auf den Grund laufen, wo es von Fewerſham und Sheerneſs **) aus mit Ankern und ſonſtigen Bedürfniſſen verſehen werdin kann. Nach einigen Kaeten ſoll auf dem Oſtende eines Grundes, Colombine genannt, eine Tonne liegen, welche beym Einſegeln in den Eaſt-Swale-Lauf an Backbord bleiben muß. Wenn man über ehe Flats nach der Themſe hinauf will, ſo müſſen die Tonne auf Knowls, welche ſchwarz iſt, die Pan-Sands Weſttonne, weiche weiß iſt, und die Girdler-Tonne, welche ſchwarz iſt, an Steuerbord, allein die Spaniaeds-Oſtronne, weiche ſchwarz iſt, wie auch die Weſtronne ſeldiaes Grundes, welche weiß iſt, an Backboed gehalten werden; die Red-Sands-Spite-Tonne, welche ſchwarz iſt, muß wieder an Steuerbord bleiben. Von da hält man nach dem Leuchtfeuerſchiff bey Nore hin. Einige Karten enthalten zwiſchen Spaniards- und Red-Sand einen Grund, der Middelgeund und Gildmann genannt wied, bey welchem eine Tonne und eine ſchwimmende Baake angedeutet ſind, die aber ſo wenig, wie die feſte Baake, welche nach einigen Kaeten auf dem Oſtende des Shivering-Grundes ſtehen ſoll, in den Beſchreibungen vorkommen.

Es iſt beſonders merkwürdig, daß in der Einfahrt des Queens-Channel oder auf dee Nordſeite des Margate-Sandes die Vorfluth ſüdweſtlich, etwas ſüdlicher, die Halbfluth weſtlich und die Hinterfluth nörd-

*) Ohne die beyfolgende Situationskarte wäre es nicht möglich die Beſchreibung der Queens- und South-Channels einigermaaßen deutlich und verſtändlich zu machen. Für die Genauigkeit dieſer Karte dürfen wir indeſſen nicht einſtehen, indem diejenigen engliſchen Specialkarten, aus welchen dieſe Karte entlehnt iſt, von einander abweichen. Auf jeden Fall wird man jedoch die Benennung dee in der Beſchreibung erwähnten Tonnen und Baaken kennen lernen können. Die auf der Karte angemerkten Tiefen enthalten engliſche Klaftern, wobey jedoch bemerkt werden muß, daß diejenigen Ziefern, denen ein Punkt vorgeſetzt iſt, Fuß bey niedeigem Waſſer andeuten.

**) Der Sheerneſs-Hafen, welcher mit Kriegsweeſten verſehen iſt, befindet ſich auf dee Nordweſtſpitze der Sheppy-Inſel.

lich, die Ebbe dagegen in der nämlichen Ordnung den entgegengesetzten Weg hinströmt. Innerhalb des Margate-Sandes folgt der Strom ungefähr mit der Fluth hinein, und mit der Ebbe hinaus.

Wäre man genöthigt, in Queens-Channel zu laviren, so darf man dem Tongue-Grunde nur auf 6 und dem Margate-Sande nur auf 5 bis 4 Klaftern Wasser nahe kommen; kommt man aber weiter hinein gegen die Wedge-Tonne hin, dann muß man sich dem Margate-Sande auf nicht weniger, als 9 Klaftern Tiefe nähern, weil derselbe steil ist. Man muß daher auf beyden Seiten des Grundes in dem Augenblick, daß er anhöht, wenden. Ganz in der Nähe von Tongue tieft er 9 bis 10, bey Wedge aber urplötzlich 9 Klaftern.

V. South-Channel wird die Einfahrt zwischen dem Margate-Sande und dem Lande genannt. Diese Einfahrt läßt sich leicht anthun, wafern man nur van North-Foreland Kennung hat. Die Osttonne des Margate-Sandes bleibt an Steuerbord; in Ansehung des übrigen Theils dieses Grundes hält man sich ans Bleyloch. Von Fore-Ness läuft ein Riff ungefähr $\frac{1}{2}$ Meile aber etwas mehr in N. N. O. hinaus. Das Merkzeichen, diesem Riff frey vorbey zu kommen, ist die Birchingeon-Windmühle von der Ledge-Landspitze frey offen. Man ist innerhalb desselben, wenn der Leuchtthurm auf North-Foreland in S. S. O. r. w. peylt wird. Gerade vor dem Orte Margate *), ungefähr $\frac{1}{2}$ Meile von der Küste aus, wo der Grund aus grobem Gries besteht und wo es 7 bis 9 Klaftern tiefe, kann man vor Anker gehen. Weiter einwärts in der nämlichen Entfernung van der Küste ist der Grund haltbarer, indem daselbst der Sand mit Schlick und Lehm vermischt ist, und nur $5\frac{1}{2}$ bis 6 Klaftern Wasser hat. Dieser Ort wird Westgate-Rhede genannt. Mit Neu- und Vollmond ist es daselbst Hochwasser 11 Uhr 40'.

Was die Aufsegelung von South-Channel nach der Themse, oder nach Nore hinauf betrift, so geht selbige natürlich westlich um den Margate-Sand herum, wo verschiedene kleine Gründe liegen, die zwar mit Tonnen beleat sind, mit denen man jedoch genau bekannt styn, oder auch Lothsen haben muß, um die schmalen Einfahrten, welche zwischen ihnen hindurch führen, zu finden, wobey zugleich die Zeit des hohen Wassers zu beobachten ist. Uebrigens muß dasjenige befolgt werden, was in Ansehung der Aufsegelung von Queens-Channel nach der Themse gesagt worden ist.

In Ansehung der in den erwähnten Einfahrten zur Themse Statt findenden Ströme ist folgendes zu bemerken. Die Fluth strömt in Kings-Channel und in die übrigen Einfahrten gerade hinein und beynahe in eben der Richtung, in welcher die Gründe liegen, van denen die Einfahrten gebildet werden. Die Ebbe nimmt den entgegengesetzten Weg. Die Heftigkeit des Stroms hängt van der Stärke oder Schwäche des Ostens- oder Westwindes ab; es ist daher nicht leicht möglich, mit Vortheil gegen den Strom zu kreuzen; man kann aber ohne Zweifel hier überall ankern. Die Ströme sind natürlich da am stärksten, wo die Einfahrten durch die Sandgründe eingeengt sind. Zur Zeit des Neu- und Vollmondes ist es bey dem Sunker Leuchtfeuer Hochwasser $11\frac{1}{2}$, und in Kings-Channel 12 Uhr. In der Springzeit steigt und fällt das Wasser ungefähr 16 und bey Todtwasser 10 bis 11 Fuß. Bey Nore ist es Hochwasser $12\frac{1}{2}$ Uhr. Die Springfluthen sind hier gewöhnlich an 14 Fuß hoch. In den 2 ersten Stunden der Fluth läuft der Strom mit vieler Heftigkeit einwärts um die äußersten Enden der Gründe Gunfleet-Sand, Sunk und Long-Sand herum; man muß daher in der Zeit dem Nordostende des Long-Sandes nicht näher kommen, als auf 13 bis 14 Klaftern Tiefe, damit nicht der Strom das Schiff in Black-Deep hineinführe oder auch auf der andern Seite auf den Grund Kentish Knock antreibe.

Auf Veranlassung der in England im Jahr 1795 erschienenen Bekanntmachung, betreffend das zu der Zeit bey dem Goodwin-Sande ausgelegte schwimmende Leuchtfeuer wurde von dem hiesigen Archiv eine Specialkarte herausgegeben, begleitet mit einer umständlichen Beschreibung, betitelt: Anvisning for Beliggenheden af Goodwins flydende Fyhr, indbefattende den engelske Kyst fra Narth- til South Foreland. Dieser Anweisung ist bey einer neuen Auflage das Erforderliche in Ansehung eines zweyten im Jahr 1809 auf der innern Seite des Goodwin-Sandes in dem sogenannten Gul-Stram hingelegten schwimmenden Leuchtfeuers einverleibt, wobey zugleich das Leuchtfeuer selbst auf der Karte angedeutet wurde, welche Karte nebst Beschreibung noch immer zu haben ist. Um indessen in der gegenwärtigen Beschreibung der Nordsee keine Lücke zu lassen, so wollen wir van der erwähnten Beschreibung hier einen Auszug geben.

Das schwimmende Leuchtfeuer bey Goodwin liegt in der Nähe des Nordendes des Goodwin-Sandes auf einer Tiefe von 9 Klaftern. Um dieses Leuchtfeuer von allen andern schwimmenden und festen Leuchtfeuern, die sich in der Nähe desselben befinden, zu unterscheiden, hat man es mit 3 Laternen versehen, die, da die mittelste am höchsten steht, ein aufrechtstehendes Dreyeck bilden. Außerdem wird bey nebeligem Wetter

*) Bey Margate ist ohne Zweifel ein Pier- und Zeithafen befindlich, die aber nicht beschrieben ist; auch findet sich nichts bemerkt in Ansehung eines Leuchtfeuers.

mit einer großen Glocke ununterbrochen geläutet. Peilt man dieses Feuer oder auch das Schiff desselben, so wird es leicht seyn die Außenseite des Goodwin-Sands sowohl, als das Südende von Falls zu meiden. Man kann gleichfalls nach der Peilung dieses Leuchtfeuers, wofern die Umstände solches erfordern sollten, nördlich von dem Goodwin-Sande zu Anker gehen. Die Peilung des schwimmenden Leuchtfeuers des Goodwin-Sandes giebt in Vereinigung mit dem auf North-Foreland fernere Anweisung zur Meidung mehrerer Gründe, worunter der Kalkgrund gehört. Dieser Grund liegt ⅞ Meile nördlich von dem Leuchtfeuer-Fahrzeug, ist aber nur bey Seegange den großen Schiffen gefährlich. Einige Karten enthalten noch einen andern Grund, der ungefähr N. z. W. 2½ Meilen von dem erwähnten Leuchtfeuer des Goodwin-Sandes liegt, und dem man den Namen Romans-Land gegeben hat; allein dieser Grund wird in den Beschreibungen nicht erwähnt. Nach den Karten erstreckt er sich ½ Meile O. N. O. und W. S. W., und soll bey niedrigem Wasser eine Tiefe von 3 Klaftern haben. Ist ein solcher Grund wirklich da und seine Lage auch richtig angegeben, so wird die Peilung des Leuchtfeuers auf North-Foreland, von welchem er nur 1½ Meilen in N. N. O. liegt, vor diesem Grunde vollkommen warnen können. Er scheint indessen nur für große Schiffe gefährlich zu seyn, imgleichen bey starkem Winde, wenn die See sich an demselben bricht, in welchem Falle er sein Daseyn verrathen muß.

Will man von Norden her einwärts um den Goodwin-Sand nach der Downs-Rhede hinein, oder weiter südwärts hinsegeln, so darf man das schwimmende Leuchtfeuer des Goodwin-Sandes nicht östlicher als O. S. O. bringen, bevor das Gullfeuer in S. S. W. ½ W. und das Feuer auf North-Foreland in N. W. ½ W. gepeilt wird. Man muß auf jeden Fall, entweder man von Norden, Osten oder Süden herkommt, westlich um das Leuchtfeuerschiff des Gull-Stroms herum gehen. Das Leuchtfeuer dieses Schiffs besteht in 2 Laternen, die gleiche Höhe haben und 12 Fuß über die Wasserfläche erhaben sind. Von dem Verdecke eines Schiffs aus, wo das Auge eine Höhe von 12 bis 15 Fuß über dem Wasser hat, muß das Licht dieser Laternen in einer Entfernung von 2 Meilen gesehen werden können. Kommt man von Norden her durch den Gull-Strom, so bekommt man eine auf dem Grunde the Elbon liegende weiße Tonne an Steuerbord und das Leuchtfeuerschiff des Goodwin-Sandes an Backbord, ferner die weiße Tonne des Gull-Sandes, und die rothe Tonne des North-Brake-Head, an Steuer-, das Leuchtfeuerschiff des Gull-Stroms aber an Backbord, und endlich die schwarze South-Brake-Head-Tonne an Steuer- und die schwarzweiß the Fork-Tonne an Backbord *). Bey einem nördlichen Sturm ist der Ankergrund der Downs-Rhede nicht die zuverlässigste. Es ist daher am sichersten unter Segel zu kommen und südwärts in den Kanal hineinzulaufen. Unter denjenigen Winden aber, welche auf der Downs-Rhede die gefährlichsten sind, gehört eine südliche harte Kühlte, denn diese verursacht eine gefährliche See; bey solchen Winden muß man daher nordwärts gehen. Sind die Schiffe von einer mittelmäßigen Größe und von einer solchen Bauart, daß sie, ohne Schaden zu nehmen, zur Zeit der Ebbe trocken liegen können, so kann man den Ramsgate- oder den Dower-Hafen suchen. Mit Neu- und Vollmond ist es auf der Downs-Rhede Hochwasser 10½ Uhr; das Wasser in dem Gull-Strom aber strömt noch 3½ Stunden nach Nordost hin, nachdem es bey der Küste Hochwasser gewesen ist.

Auf North-Foreland ist bekanntlich 1 und auf South-Foreland sind 2 Leuchtfeuer, von welchen letzten das eine viel höher ist, als das andere. Diese beyden Leuchtfeuer stehen in der Richtung von O. z. N. und W. z. S. r. w., und mit dieser Peilung geht man dem Südende des Goodwin-Sandes frey vorbey.

Die kleine Bucht, welche sich nur ½ Meile südlich von dem Leuchtfeuer des North-Forelandes befindet, ist aller Wahrscheinlichkeit nach nur für Böthe dienlich.

Ramsgate hat einen vortrefflichen Pier oder eine Mulje, allein der Hafen innerhalb desselben ist ein Zeithafen. Sobald der Hafen 10 Fuß Wasser hat, wird auf dem westlichen Pierkoof eine Laterne, die mit einem ganz vortrefflichen Hohlspiegel versehen ist, auf-, und wenn das Wasser mit der Ebbe bis unter 10 Fuß abgelaufen ist, wieder niedergehißt. Bey Tage wird diese Wasserhöhe auf eben die Weise durch eine rothe Flagge angezeigt. Die Hafenzeit ist 11 Uhr 20'. Die beste Zeit zum Einsegeln ist 2 Stunden vor Hochwasser. In neuern Zeiten hat man an diesem Hafen sehr viel gearbeitet; es steht daher zu vermuthen, daß er nunmehr ziemlich große Schiffe wird aufnehmen können. In der Springzeit steigt das Wasser ungefähr 18, bey Todtwasser nur 12 Fuß.

In den Stowe-Fluß, an welchem Sandwich liegt, können nur kleine Fahrzeuge mit Hochwasser hinauf kommen.

Bey Deal ist kein Hafen; die Fahrzeuge werden daselbst auf den Strand hinaufgezogen.

Der Hafen bey Dower ist von der nämlichen Beschaffenheit, wie der bey Ramsgate. Auf dem westlichen Brückenkopf stehen 2 Flaggenstangen, von denen die eine höher ist, als die andere. An der höchsten wird

*) Siehe die Specialkarte des hiesigen Archivs von dem Goodwin-Sande.

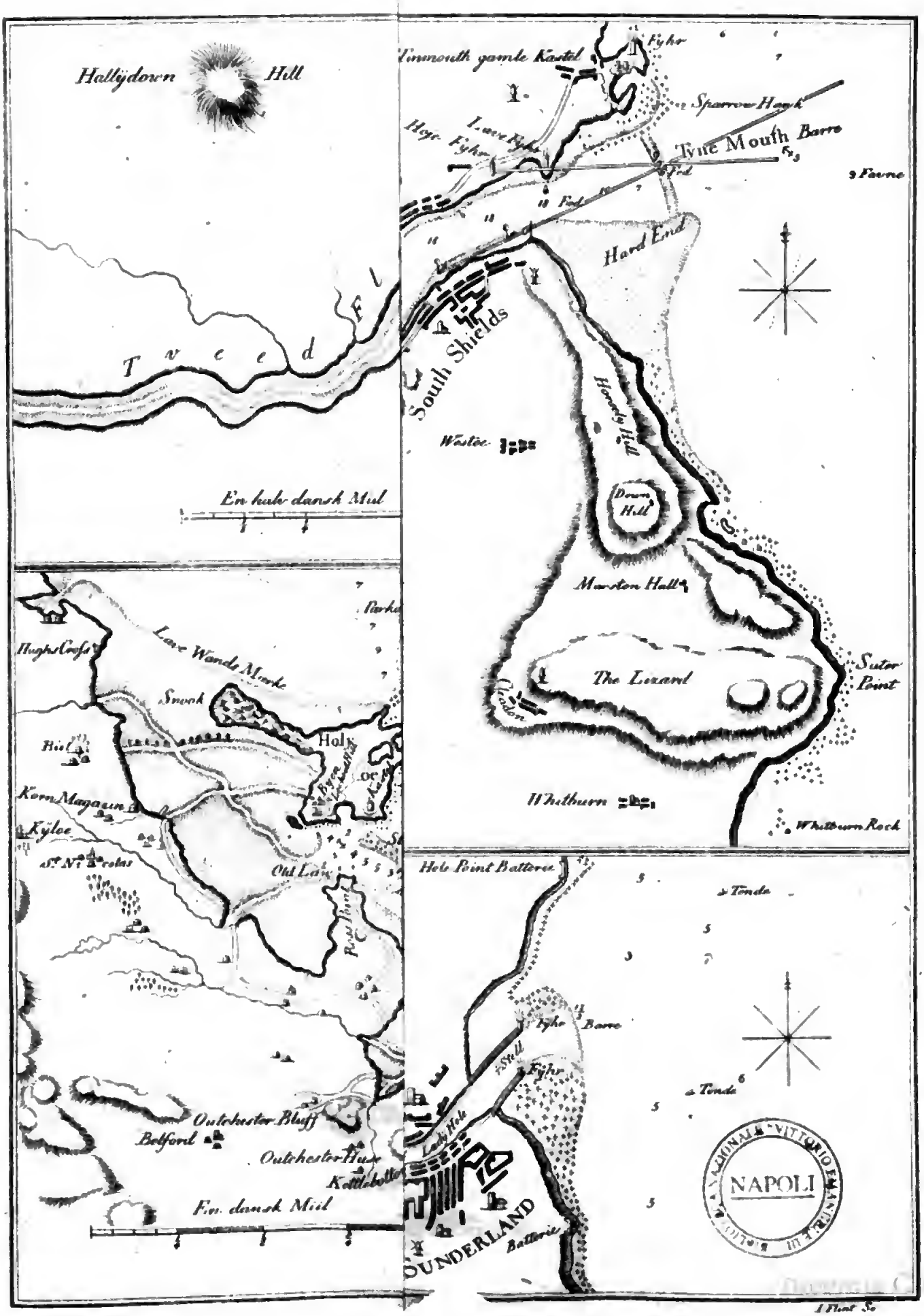
bey Tage, nachdem das Waſſer im Hafen eine Höhe von 10 Fuß erhalten hat, eine rothe Flagge aufgehißt und wieder niedergelaſſen, wenn das Waſſer bis unter 10 Fuß gefallen iſt. Bey Nacht vertreten die Stelle der Flagge 2 Laternen, von welchen eine an jeder der erwähnten Flaggenſtangen aufgehißt wird. Zur Zeit der höchſten Fluth hat der Hafen ungefähr 20 Fuß Waſſer; zur Zeit der Ebbe iſt es aber trocken.

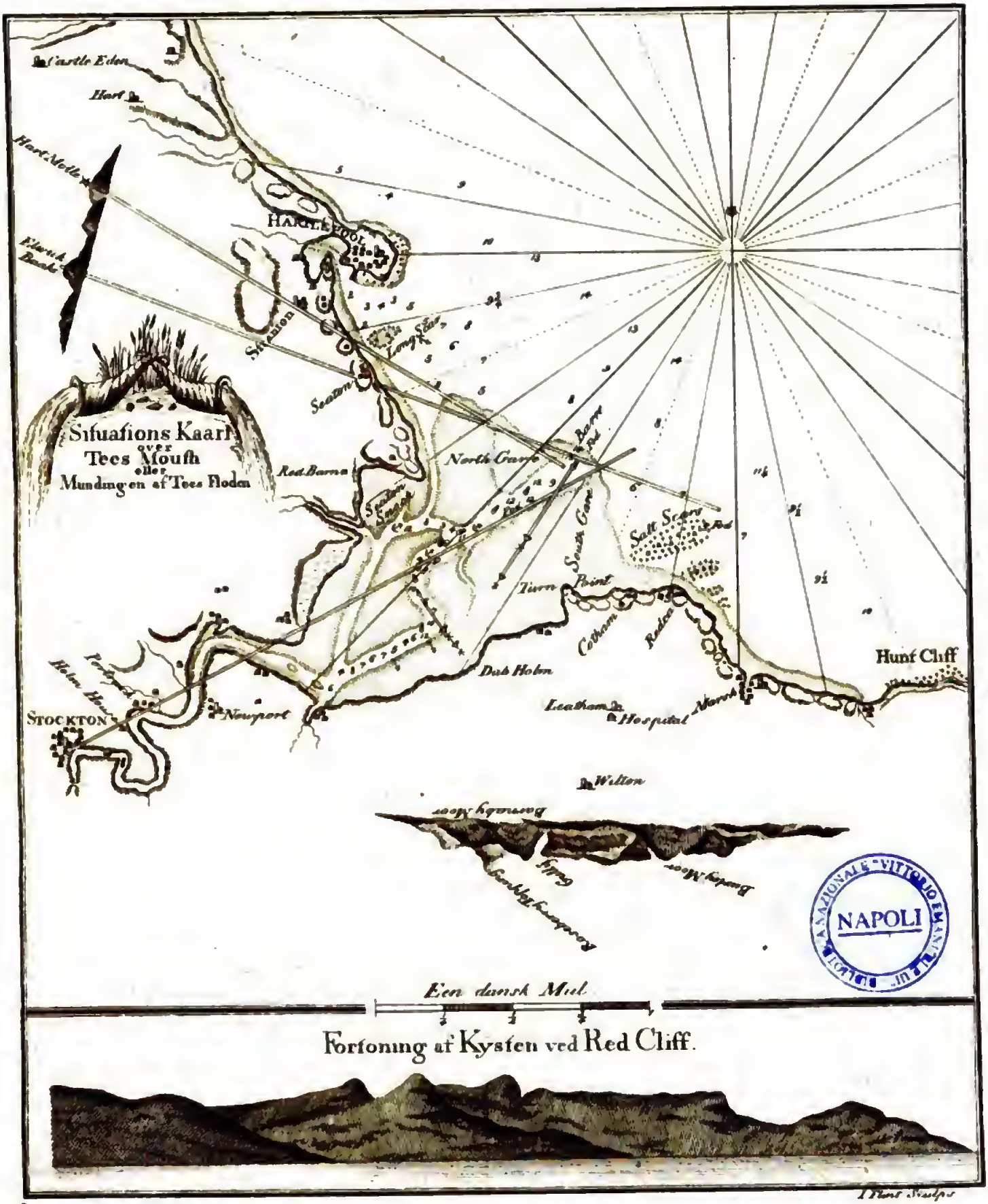
Auf Dungeneſs ſteht ein viereckiger Thurm mit einem Leuchtfeuer, deſſen Höhe aber gering iſt.

Schließlich wird bemerkt, daß man bey Vergleichung der Beſchreibungen und Nachrichten, die wir von den an die Nordſee grenzenden engliſchen Küſten gegeben haben, mit den Sailing Directions u. ſ. w., aus welchen ſie geſchöpft ſind, eine ganz andere Ordnung und einen ganz andere Plan in jenen, wie in dieſen finden wird. Es giebt in den Sailing Directions vieles, das uns nicht wichtig vorkommt, z. B die angegebenen Courſe und die Lage der einen Hucke gegen die andere; denn zu geſchweigen, daß ſie nicht ſelten unzuverläſſig ſind, können ſie beſſer nach der Karte ſelbſt beurtheilt werden. Ohnehin kann das Schiff nicht in gerader Linie hinſegeln und ſeine gegenſeitigen Stellungen verändern ſich alle Augenblicke. Gleichfalls haben wir eine Menge in den Sailing Directions enthaltenen Merkzeichen übergangen, weil ſie in den Karten nicht aufzufinden waren, und folglich nur für den einheimiſchen Küſtenfahrer einigen Werth haben können.

Bey der Ausarbeitung dieſes Kapitels haben wir zum Zwecke gehabt, dem Seefahrer mit den Leuchtfeuern und Landkennungs-Merkzeichen, mit den Gründen und Bänken, nebſt den Durchfahrten zwiſchen denſelben, ſo wie auch mit den Häfen und den Einfahrten in dieſelben und dergleichen bekannt zu machen, damit er in vorkommenden Fällen einen Führer habe und ſich in Nothfällen möglichſt zu helfen wiſſe. Wo das Beſteck der Generalkarte in Anſehung der Deutlichkeit der Beſchreibung der Einfahrten in die Häfen u. ſ. w. zu klein war, haben wir Situationskarten, die aus den engliſchen Specialkarten entlehnt ſind, beygefügt. Sollten dieſe auch nicht die gehörige Genauigkeit haben, woran wir Urſache zu zweifeln und worüber wir unſern Zweifel gehörigen Orts geäußert haben, ſo iſt doch in Anſehung der Kennung der in der Beſchreibung enthaltenen Gegenſtände für das Auge allerdings etwas da, welches in Vereinigung mit der Beſchreibung einigermaßen zum Ziele führen muß. Wir ſchmeicheln uns, daß wir eben ſo wenig etwas Weſentliches übergangen haben, als daß wir zu weitläufig geweſen ſind. Sollte letzteres jedoch hie und da der Fall ſeyn, ſo iſt ſolches aus der Urſache geſchehen, daß es, ſo viel es dem Herausgeber bekannt iſt, an der engliſchen Küſte kein eigentliches Lothſenweſen giebt, einige wenige Oerter ausgenommen, weshalb man nicht immer darauf Rechnung machen darf, Lothſen zu erhalten. Es kann zwar nicht fehlen, daß der Unbekannte durch Signale nicht ſollte Leute an Bord erhalten können, welche das Geſchäft eines Lothſen übernehmen, allein es dürfte nicht rathſam ſeyn, ſich einem jeden anzuvertrauen. Oft ſind dieſe Leute auch in ihren Forderungen ſehr unbeſcheiden.

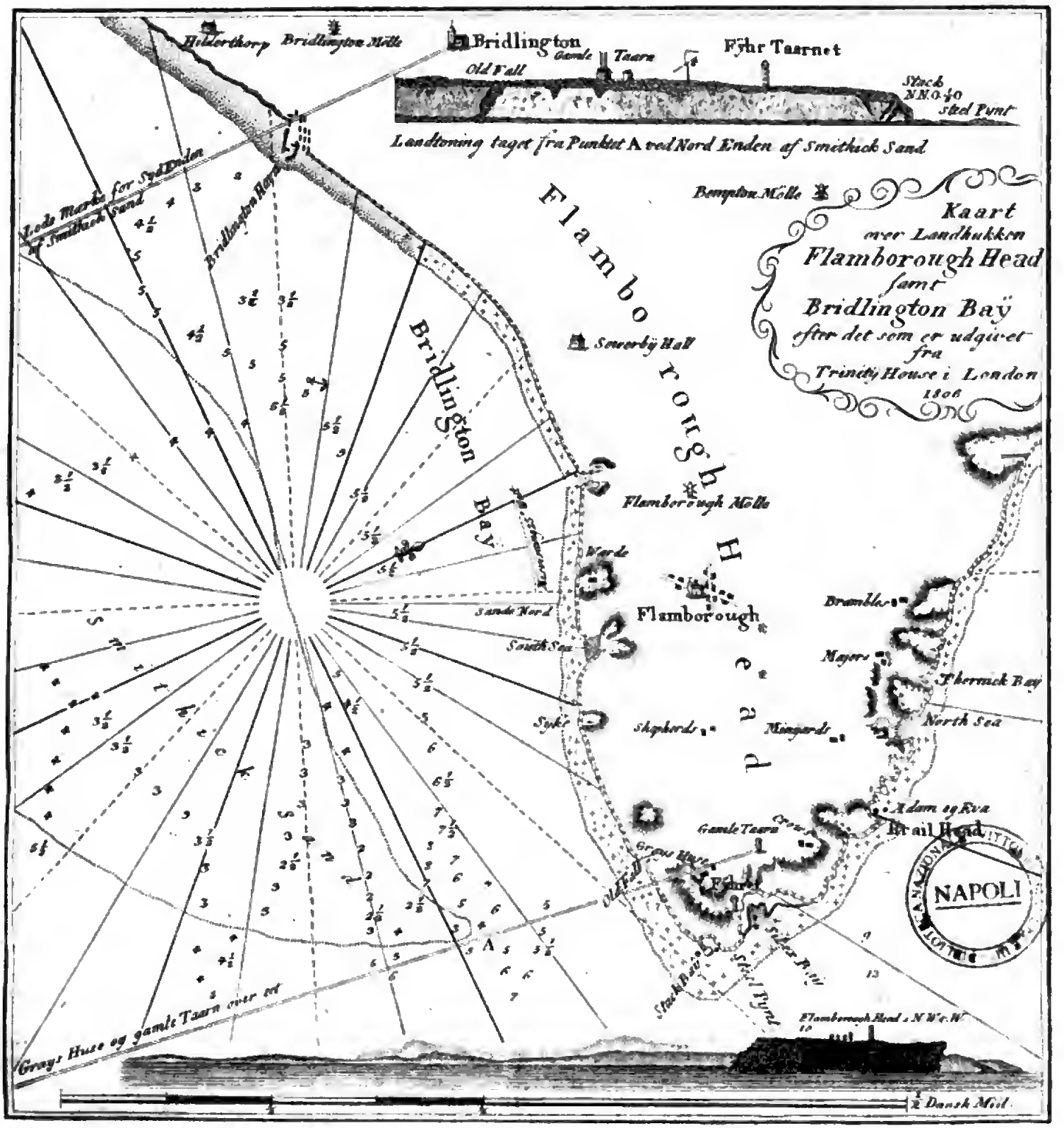
Digitized by Google

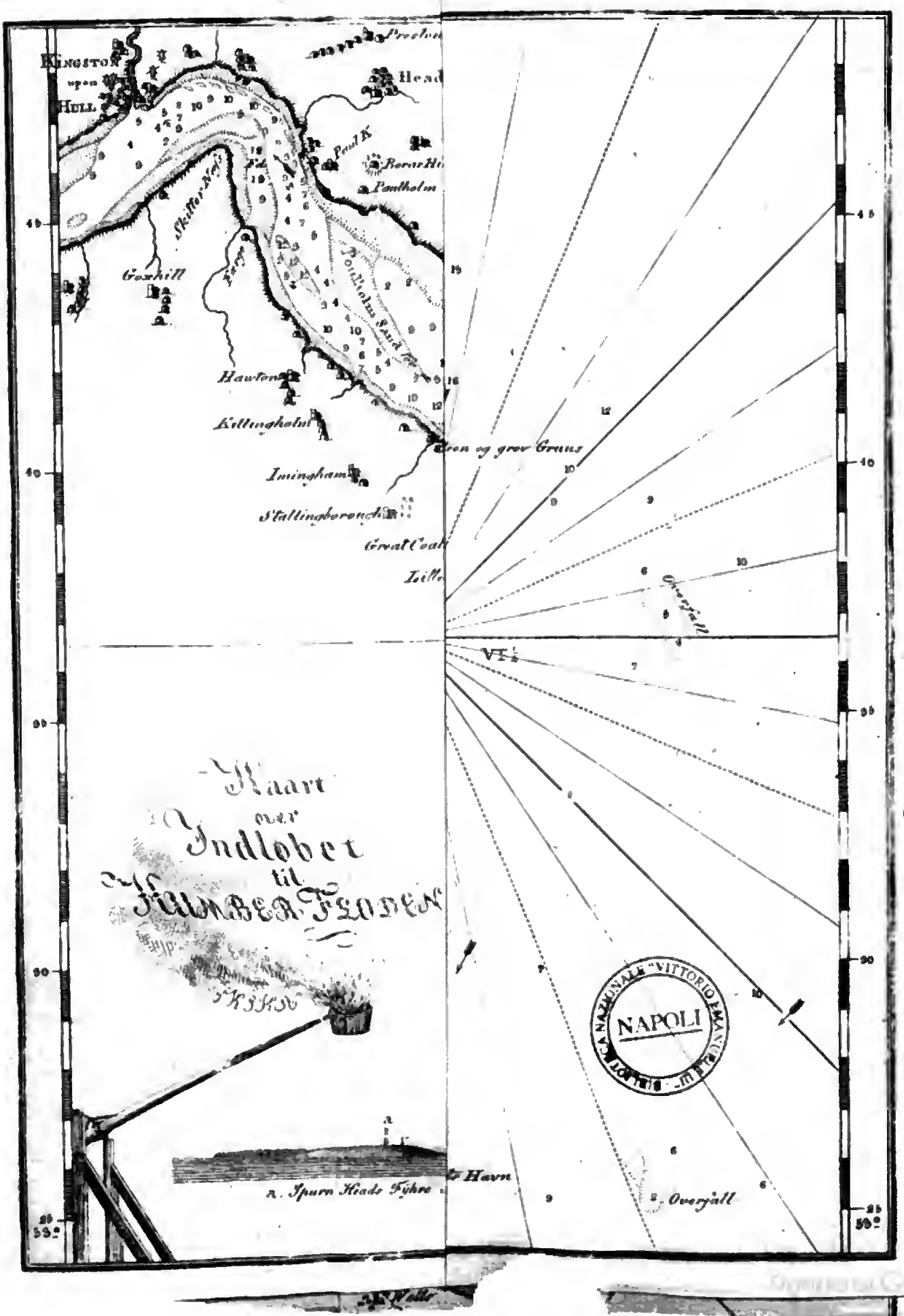

Hallydown Hill
Tweed Fl
En halv dansk Miil
Tinmouth gamle Kastel
Fyhr
Sparrow Hawk
Tyne Mouth Barre
Fed
Fawne
Hard End
South Shields
Westoe
Horsley Hill
Down Hill
Marston Hall
The Lizard
Suter Point
Whitburn
Whitburn Rock
Hughs Cross
Lave Wands Marke
Snook
Holy
Kyloe
Old Law
Outchester Bluff
Belford
Outchester Huse
Kettlebotter
En dansk Miil
Hole Point Batterie
Tende
Barre
Fyhr
Lady Hole
SUNDERLAND
Batterie
NAPOLI
BIBLIOTECA NAZIONALE VITTORIO EMANUELE III




BIBLIOTECA NAZIONALE VITTORIO EMANUELE
NAPOLI

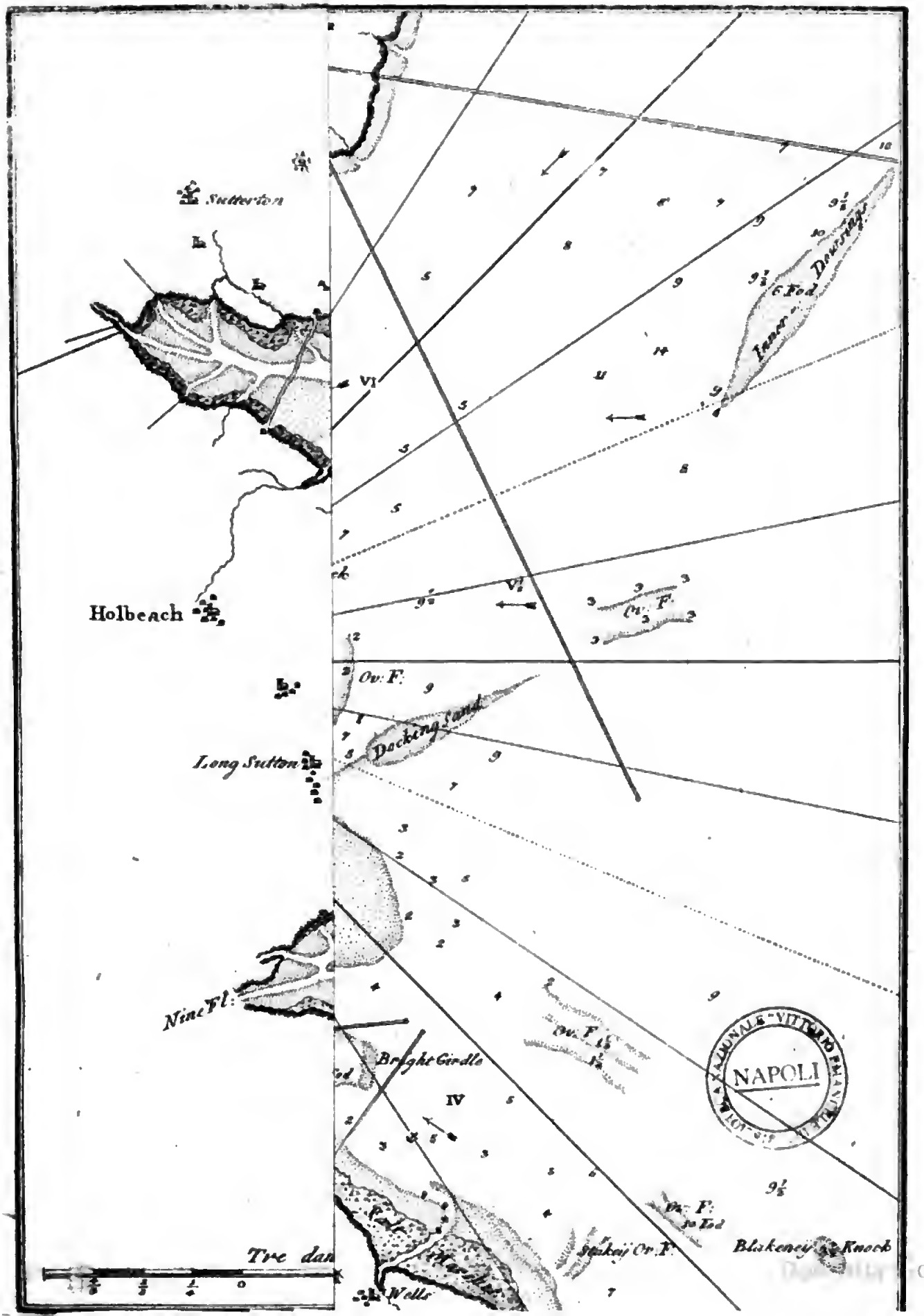
Digitized by Google

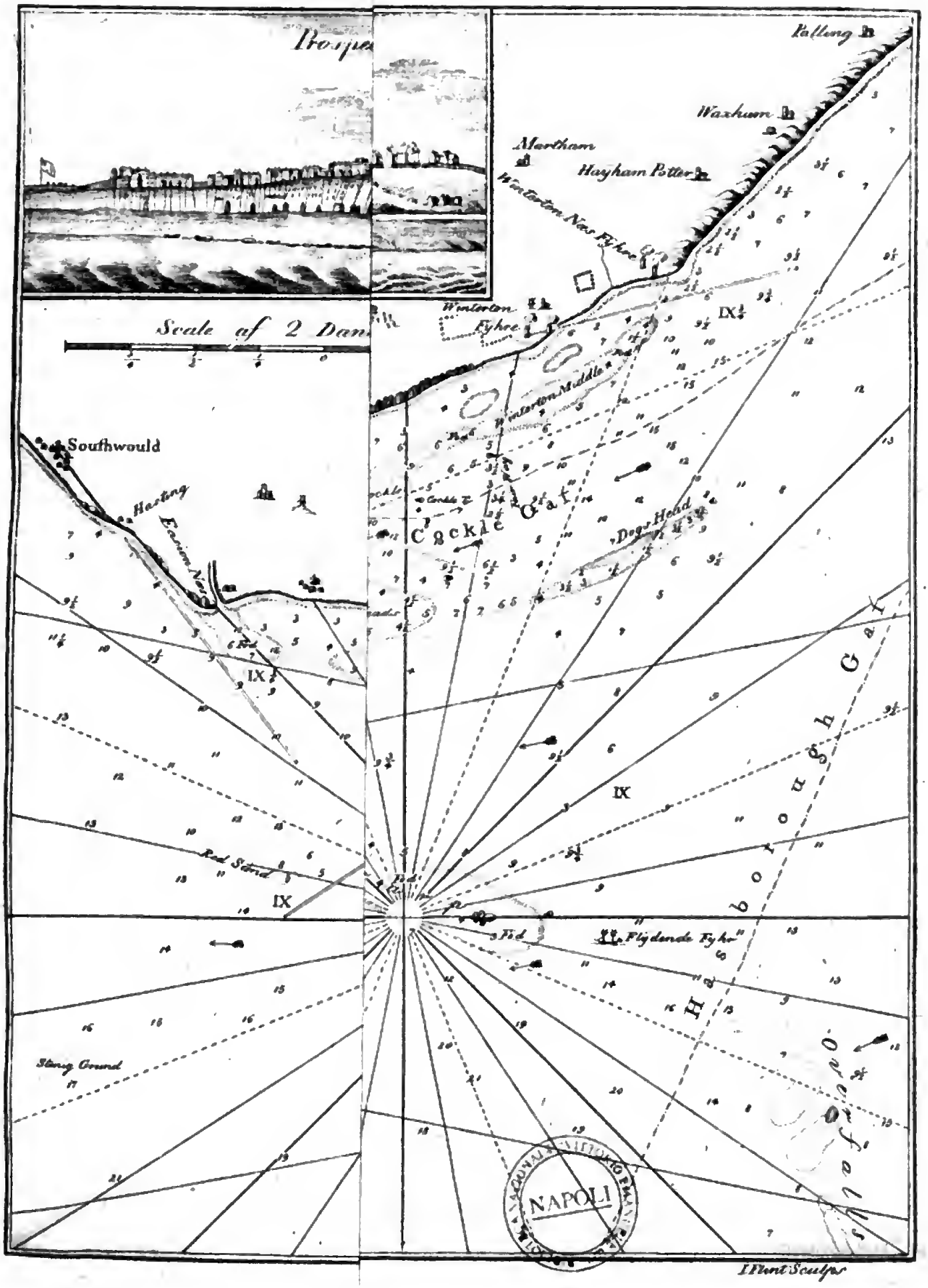

Kaart
over Landhukken
Flamborough Head
samt
Bridlington Bay
efter det som er udgivet
fra
Trinity House i London
1806
Bridlington
Gamle Taarn
Fyhr Taarnet
Old Fall
Stack
Steel Pynt
Landtoning taget fra Punktet A ved Nord Enden af Smithick Sand
Hilderthorp
Bridlington Mölle
Bempton Mölle
Sewerby Hall
Flamborough Mölle
Flamborough
Flamborough Head
Bridlington Bay
Bridlington Haven
Lods Marke for Syd Enden af Smithick Sand
Smithick Sand
Warde
Sande Nord
South Sea
Syke
Shepherds
Mingards
Brambles
Majors
Thornick Bay
North Sea
Adam og Eva
Brail Head
Gamle Taarn
Grays Huse
Old Fall
Fyhr
Stack Bay
Steel Pynt
Flamborough Head s N W t W
Grays Huse og gamle Taarn over tet
½ Dansk Mil
NAPOLI




Digitized by Google

Digitized by Google


Sutterton
Holbeach
Long Sutton
Nine Fl:
Bright Girdle
Docking Sand
Ov: F:
Inner Dowsings
6 Fod
Stakey Ov. F.
Blakeney Knock
Wells
Tre dan
NAPOLI


Prospe
Scale of 2 Dan
Palling
Waxham
Martham
Hayham Potter
Winterton Nas Fyhre
Winterton Fyhre
Winterton Middle
Southwould
Hasting
Easton Nas
Cockle Gat
Dogs Head
Red Stand
Flydende Fyhr
Stenig Grund
Hasborough Gat
Overfalls
IX
NAPOLI
I Flint Sculps

Digitized by Google

Digitized by Google

# Achtes Kapitel.

## Bemerkungen über die Bänke und Tiefen der Nordsee.

In der Vorerinnerung, Seite 3, haben wir schon bemerklich gemacht, wie schwer es sey, die Bänke und Grundpeilungen der Nordsee auf die Karte niederzulegen und niederzuschreiben, weil im Allgemeinen in Ansehung derselben noch keine systematische oder genaue Untersuchungen angestellt gewesen sind, und wir folglich nicht viel mehr wissen, als was sich auf Tradition gründet: daher die gegenseitige große Nichtübereinstimmung der Karten, die Nordsee betreffend. Dieser Gegenstand ist indessen von einer so großen Wichtigkeit, daß wir, dieser Nichtübereinstimmung ungeachtet, nicht haben umhin können, die Bänke und Grundpeilungen nach unserm besten Wissen auf der Karte darzustellen und anzudeuten; denn der aufmerksame Seemann erhält dadurch, bey Vergleichung der Karte mit seinen Beobachtungen, die beste Gelegenheit, zur Berichtigung derselben, Beyträge zu liefern. Sollten wir diese auch nur einzeln und stückweise erhalten, so sind sie darum doch von wahrem Nutzen, so wie wir der Meinung sind, daß dasjenige, was wir hier auf solche Weise mittheilen, immerhin als einiger Leitfaden dienen dürfte, obgleich wir dabey sehr wohl die Unvollständigkeit desselben fühlen und für die Autorität desselben keinesweges einstehen können. Unter den Grundpeilungen, die auf den angegebenen Stellen nach Observation von Breite und Länge gefunden sind, haben wir einige mit ✻ und einige mit ⊙ bezeichnet. Erstere sind aus den neuesten Schwedischen Karten, letztere aus der Französischen Karte des bekannten Verdun de la Crenne entlehnt.

Man wird die Bemerkung keineswegs für überflüssig halten, daß die Grundpeilungen in irgend einem Fahrwasser so beschaffen und so bestimmt sind, daß man durch einen einzelnen Lothwurf seinen Standpunkt in demselben sogleich erkennen könnte. Man weiß ja, daß der Meeresgrund der Oberfläche der Erde ähnlich ist, also mehr oder weniger uneben, und daß ofe Erhöhungen und Vertiefungen schnell mit einander abwechseln, folglich auch die Tiefen plötzlich und in kleinen Zwischenräumen etwas verschieden seyn müssen; einige Klaftern mehr oder weniger in einem tiefen Fahrwasser können daher nicht in Betracht kommen, sobald nur einige Uebereinstimmung mit der Haupttiefe da ist. Zugleich ist die Beschaffenheit des Meeresbodens eins der wesentlichsten Stücke, die man sich zu merken hat; auch diese kann wenig, aber auch sehr verschieden seyn, welches durch einzelne Lothwürfe, weil das Loth nur auf einen kleinen Punkt fällt, nicht auszumitteln ist. Aus dieser Ursache sollte der Seefahrer in einem Fahrwasser, wo er sich durch Grundpeilungen von seinem Standpunkt überzeugen will, unaufhörlich lothen, dabey das Loth oft mit frischem Talg versehen und erst dann, nachdem das Loth zu verschiedenen Malen ausgeworfen gewesen, wohlbedächtig seine Schlüsse ziehen.

Auch dürfte es nicht überflüssig seyn zu bemerken, daß die Benennungen, Gründe und Bänke, in der allgemeinen Seesprache gar zu oft verwechselt werden und leider durch die gegebenen Namen schon allgemein verwechselt sind, folglich nicht mehr gut verändert werden können. Gründe sollte man eigentlich solche Erhöhungen des Meeresgrundes nennen, über welche sich nicht ohne Gefahr segeln läßt; sie müßten in den Karten ganz auspunktirt seyn, und die zur Bezeichnung der Tiefe auf denselben stehenden Ziffern sollten Fuß enthalten. Die Namen Bänke sollten solche Erhöhungen des Meresgründes — Erhöhungen, die oft von großem Umfange sind — führen, auf welchem zwar das Wasser eine geringere Tiefe hat, als das Meer rings um sie herum, über welche jedoch die größten Schiffe ohne Gefahr hinweg segeln können. Die Bänke können daher eine bedeutende Tiefe haben: 50 ja 80 bis 90 Klaftern und darüber; es muß jedoch außerhalb derselben tiefer seyn und sie müssen sich sowohl dadurch, als durch die Beschaffenheit ihres Bodens auszeichnen, welches für den Seefahrer zur Bestimmung seiner wahren Lage im Fahrwasser ein wichtiges Kennzeichen ist. Die Grenzen der Bänke werden gewöhnlich nur durch einige Reihen Punkte, welche sich einwärts allmählich verlieren, ausgezeichnet und die zur Bezeichnung ihrer Tiefe auf dieselben niedergeschriebenen Zahlen enthalten Klaftern. Ein Riff ist ein von einer Landspitze oder Küste auslaufender Grund. Gewöhnlich ist ein Riff gegen das Land hin breit und läuft auswärts spitz zu. Die Riffe pflegen eine geringe Tiefe zu haben, besonders in der Nähe des Landes und sind also daselbst am gefährlichsten. Doch ist dies keine allgemeine Regel, denn sie weichen in Ansehung ihrer Beschaffenheiten vielfältig von einander ab, in welcher Hinsicht die Karten und Beschreibungen das Nähere aufklären müssen.

In der Beschreibung der in dem vorhergehenden Kapitel vorgekommenen Küsten ist einer großen Anzahl Grundpeilungen, Gründe und Bänke Erwähnung geschehen, die sämmtlich zu den Küstengewässern gehören; diejenigen Bänke und Grundpeilungen aber, von denen wir in diesem Kapitel reden werden, gehören der offenen See

an. Wer von derſelben Kenntniß hat, der kann ſich von der ungefähren Stellung überzeugen, die er im Fahrwaſſer hat. Dies iſt beſonders bey Nacht, neblichem Wetter und dergleichen, da Beſteck und Giſſung niemals ſicher ſind, und am allerwenigſten in einem Fahrwaſſer, wo unberechenbare Ströme das Schiff unvermerkt von ſeinem Courſe abführen, von der größten Wichtigkeit; doch läßt ſich auch wohl annehmen, daß die Ströme oft die Schuld der Unkunde des Seefahrers nebſt der Unzuverläſſigkeit der Karten haben tragen müſſen.

Das Jürſche Riff iſt lange bekannt und auf der Karte abgebildet geweſen; man hat jedoch in Anſehung ſeiner wahren Geſtalt keine Autorität und keine vollſtändige Kenntniß. Nach unſerer Meinung kann man annehmen, daß es von der nordweſtlichen Jütländiſchen Küſte ausläuft und in Anſehung ſeiner Breite und Ausdehnung vom Lande ſehr anſehnlich iſt. Die Tiefe auf demſelben iſt ſehr beträchtlich, ſogar in einer kleinen Entfernung von der Küſte aus. Was ſeine Baſis betrift, ſo ſcheint es bey Skagen anzufangen und ungefähr bis Boobjerg hinzureichen, läuft viele Meilen in unbeſtimmter Richtung nordweſt und nördlich hin und zuletzt ſpitz zu. Sein Ende läßt ſich noch nicht genau beſtimmen, jedoch dürfte mit Beſtimmtheit anzunehmend ſeyn, daß die Tiefe auf ſeiner nördlichen und öſtlichen Seite, nämlich zwiſchen denſelben und der Norwegiſchen Küſte, ſehr beträchtlich ſey. Auf vielen Stellen erreicht man keinen Grund mit 100 Klaftern und darüber, ja man wird ſogar auf einigen Stellen mit keiner Lothleine Grund finden können. Im Allgemeinen beſteht der Grund da, wo er gelothet werden kann, aus Moder. Nach Süden und Weſten von der öſtlichen oder nördlichen Grenze des Jürſchen Riffs aus läßt ſich der Grund über die ganze Nordſee ſehr gut lothen. Auf der Oſt- und Nordkante des Riffs, wo der Grund überall ſandig, jedoch verſchiedenartig, und die Tiefe dabey unregelmäßig iſt, erhält man von einigen und 30 bis zu einigen und 40 Klaftern. In Anſehung desjenigen Theils deſſelben, welcher in der Nähe der Küſte liegt, beziehen wir uns auf das im 1ſten Kapitel Geſagte. Auf das Riff ſelbſt haben wir eine Reihe Grundpeilungen niedergeſchrieben, die aus der Schwediſchen Karte von dem nordöſtlichen Theil der Nordſee von 1803 entlehnt ſind, welche Grundpeilungen nach einer wirklichen Lothung während der Segelns angeſetzt zu ſeyn ſcheinen. Es iſt übrigens beſonders genug, daß es auf dem Riff, ſo weit nach Außen, Tiefen von 14 bis 16 Klaftern geben kann, da es einwärts davon wieder bis zu 30 Klaftern tief, welches den damit unbekannten Seefahrer leicht irre führen kann. Es verdient daher dies beſonders bemerkt zu werden; eine genaue Unterſuchung des ganzen Riffs wäre allerdings ſehr wünſchenswerth.

Zwiſchem dem Riffe und der Norwegiſchen Küſte, ungefähr 5 bis 6 Meilen in W. S. W. von Linderneſs, liegt die Lille Fiſker Bank welche O. S. O. und W. N. W. 6 Meilen lang und reichlich 2 Meilen breit iſt. Sie hat eine Tiefe von 24 bis über 30 Klaftern, außerhalb derſelben iſt es ſehr tief. Sowohl auf ihrer ſüdöſtlichen, als auf ihrer nordweſtlichen Seite ſoll der Grund einige Meilen von derſelben aus mit einer beträchtlich langen Lothleine nicht zu erreichen ſeyn.

Kommt man von der Oſtſeite her aus dem Skagerack heraus, und ſegelt man in der Linie von Linderneſs ungefähr S. S. W. hinunter, ſo geht man quer über das Jürſche Riff In dieſem Cours kommt man zuerſt zu einer Bank, Tver-Bank genannt, welche zwiſchen dem Riff und der Doggers-Bank liegt, eine Länge von 7 Meilen nach Oſten und Weſten und 18 bis 24 Klaftern Waſſer hat. Ihr Grund beſteht größtentheils aus dunkelrothem Sande. Auf der Nordkante derſelben, wo der Sand ein etwas gelbliches Anſehn hat, iſt es am tiefſten. Nach Norden von derſelben, wo der Grund weich iſt, ſoll es 30 bis 38 Klaftern tiefen. Dieſe Nachricht iſt uns von einem erfahrnen Seemanne mitgetheilt worden; wir haben jedoch die Bank auf keiner der uns bekannten Karten vorgefunden.

Weſtlich von der Tver-Bank befindet ſich die Store- oder Lange-Fiſcher-Bank, deren nördliches Ende ungefähr auf 57° 20′ Breite liegt. Sie erſtreckt ſich einige 20 Meilen ungefähr in S. z. w. und hat eine ſich überall gleiche Breite nach Oſten und Weſten von 5 Meilen. Der Grund derſelben beſteht durchgängig aus einem feinen gelblichen Sande. Auf der Oſtſeite, und auf dem Rücken derſelben beträgt die Tiefe einige und 20 Klaftern, welche Tiefe, beſonders nach der weſtlichen Seite und dem nördlichen Ende hin, wo man 35 Klaftern Waſſer und darüber vorfindet, zunimmt. Rund um ſie herum iſt die Tiefe etwas beträchtlicher und der Grund von dem auf der äußerſten Kante der Bank verſchieden. Die Holländiſchen und andere Fiſcher beſuchen dieſe Bank. Ein zuverläſſiger und guter Obſervator hat die Vermuthung geäußert, daß ſie entweder etwas öſtlicher liege oder etwas breiter ſey, als ſie auf unſerer Karte erſter Auflage erſcheint, jedoch ohne dabey ihre wirkliche Grenze näher zu bezeichnen.

Die wegen der Fiſcherey allgemein bekannte Doggers-Bank, welche unter allen Bänken der Nordſee die größte Ausdehnung hat, liegt ungefähr mitten in dieſem Meere. Sie erſtreckt ſich vornämlich O. N. O. und W. S. W. und hat nicht überall gleiche Breite, nach Weſten hin iſt ſie am breiteſten. Der Grund beſteht überall aus Sand, der jedoch verſchiedenartig, theils grau, theils gelblich u. ſ. w. iſt. Die Tiefe, welche auf dem öſtlichen Theil derſelben, wo ſie am beträchtlichſten iſt, 28 bis ungefähr 30 Klaftern beträgt, iſt vielen Unregelmäßigkeiten unterworfen. Auf dem weſtlichen Theil beſteht der Grund durchgängig aus grauem und grobem Sande und hin

Digitized by Google

und wieder aus Steinen, wobey es nur 13 bis 14 Klaftern tiefen soll. Das südwestliche Ende derselben soll ungefähr auf 54° 15′ Breite liegen, etwa 10 Meilen Ost von der Englischen Küste, wo die Tiefe nur zu 9 bis 10 Klaftern angesetzt ist. Befindet man sich außerhalb der westlichen Grenze der Bank, zwischen dieser und der Englischen Küste, so hat man einige und 30 bis ungefähr 40 Klaftern Wasser. Bey einer nördlichen harten Kühlte soll sich an der Kante der Bank gleichsam Brandungen äußern und man will wissen, daß ein nördlicher Sturm auf dieser Seite den Meeresgrund aufwühlen kann, so daß Stürzseen, welche über die Schiffe gehen, auf dem Verdecke derselben Sand zurücklassen. Von Süden her geht eine tiefe Rinne, welche Leer-Rinne genannt wird, in die Doggers Bank hinein. Sie hat bis 26 oder 27 Klaftern Wasser und einen lehmigen mit etwas Sand vermischten Grund.

Südlich von der Doggers Bank und zwar auf der westlichen Seite derselben, ist die sogenannte große Silver-Tiefe, welche sich bis an die Leer-Rinne ausdehnt. Diese Tiefe hat einige und 30 bis 40 Klaftern Wasser und einen weichen Grund mit Silbersand. Ein dänischer Officier hat bey einer zuverlässigen Observation südlich von der Doggers-Bank auf 54° 22′ der Breite und 2° 45′ der Länge von Greenwich Lothwürfe von 15 Klaftern Sand und gleich darauf in der Silver Tiefe Lothwürfe erhalten, woraus man schließen muß, daß die Silver-Tiefe etwas südlicher ist, als sie auf unserer Karte erscheint, welches mit den neuesten Englischen Karten übereinstimmt und deshalb auch mit der Zeit auf der unsrigen berichtigt werden soll. Uebrigens hat eben dieser Officier von da nach dem Jütschen Riff hinauf mehrere Grundpeilungen gehabt, die mit den auf der Karte befindlichen übereinstimmen.

Geht man von der Doggers-Bank, über die Leer-Rinne und die Silver-Tiefe, so kommt man zu der Wells-Bank, auf welcher die Tiefe sehr uneben ist. Der östliche Theil derselben soll einige und 20 Klaftern und rothbraunen Sandgrund, der westliche Theil aber nur 16 bis 18 Klaftern haben. Auf der Südkante besteht der Grund aus braunem Sande und Steeels, nebst grauem Saude und kleinen Schülpen. Es soll auf dieser Bank verschiedene Löcher geben, die vermuthlich den Namen Well (Brunnen) veranlaßt haben.

Sollte man durch das Bleyloth oder auf eine andere Weise zu der Vermuthung Grund haben, daß man nach Westen von der Doggers-Bank oder weiter hinunter westlich von der Wells-Bank verfallen und weder nach Hull noch nach einem andern Orte auf der Englischen Küste bestimmt wäre, so thut man wohl, sich ostwärts hin zu arbeiten, denn südwestlich von der Wells-Bank ist die Tiefe besonders uneben und unsicher, so wie es verschiedene gefährliche von der erwähnten Küste weit entfernt liegende Gründe giebt, die in dem 7ten Kapitel sich beschrieben finden.

Gerade nach Süden von der Wells-Bank, und mit dieser in Zusammenhang stehend, liegt die Sorte-Bank, welche wieder auf der südlichen Seite sich mit der Lyse-brune-Bank in Verbindung setzt. Der Grund der Sorte-Bank ist ganz schwarz und die Tiefe auf derselben beträgt 15, 17 bis 18 Klaftern. Auf dem nördlichen Theil ist es am tiefsten. Mitten auf der Bank soll eine runde Platte seyn, die nur 9 bis 11 Klaftern hat. Da die Tiefe und besonders die Grundart dieser Bank so ganz ausgezeichnet ist, so kann die Bank durch Hülfe des Bleyloths als ein besonders guter Kennungsort im Fahrwasser dienen.

Oestlich von dieser und südöstlich von der Wells-Bank liegt in der Richtung N. O. und S. W. die sogenannte Witte-Water-Bank. Zwischen dieser und der Kante der Wells-Bank tiefst es über einem Grunde von feinem dunkeln und grauen Sande einige und 20 Klaftern. Die Witte-Water-Bank hat 13 bis 15 Klaftern Wasser und einen Grund von feinem Sande mit weißen kurzen Strohhälmchen oder etwas, das den Heringsgräthen ähnlich sieht. Man behauptet, daß das Wasser auf dieser Bank, besonders bey gutem Wetter, sehr weißlich oder fahl aussehen soll, als ob Milch darunter wäre.

Die Lyse-brune-Bank erstreckt sich von der Witte-Water-Bank zuerst nach S. W. und darauf südwärts hin; das südlichste Ende derselben geht etwas über den 52° der Breite, wo es 14 bis 15 Klaftern tiefen soll. Uebrigens ist die allgemeine Tiefe 15, 16, 17 bis 18 Klaftern. Der Grund der Bank besteht gewöhnlich aus braunem und hellbraunem Sande, welcher auf ihrem nördlichen Theile, wo es 16 bis 18 Klaftern Wasser giebt, mit kleinen Schülpen vermischt, auf ihrem mittelsten und breitesten durch schwarze Punkte und auf ihrem südlichen durch kleine Lehmklecke ausgezeichnet ist. Die Lyse-brune-Bank ist auf Steels neueste Karte von dem südlichen Theil der Nordsee nicht niedergelegt, welche Karte sich auf des Admirals Knight Observationen gründen soll; darf man sie aber deshalb noch weglassen? Die sogenannte Dybe-Rinne ist auf der erwähnten Englischen Karte breiter als auf der unsrigen dargestellt, welches vermuthlich auch seine Richtigkeit haben wird. Mitten in dieser Rinne auf ungefähr 51° und einige und 50 Min. der Breite und ungefähr auf 3° der Länge von Greenwich enthält die Englische Karte eine Bank, Atten-Kayne-Homebank genannt, welche in der Länge von N. W. und S. O. ungefähr 3½ Meilen hat, und welche in Zukunft auf unserer Karte abgesetzt werden soll. Uebrigens sehen wir uns wiederhohlt zu der Bemerkung veranlaßt, daß es noch vieles giebt, dem noch keine sichere Bestimmungen zu Grunde liegen.

Digitized by Google

Auf der westlichen Seite der Lyse-brune-Bank giebt es eine lange Strecke von 2 bis 3 Meilen Breite, auf welcher es durchgängig 20 bis 22 und nur hie und da 18 Klaftern tief. Der Grund derselben ist abwechselnd grauer und rother Sand. Westlich von dieser Strecke längs dem Fahrwasser nach Hoofden hinunter ist die sogenannte Tiefe Rinne, in welcher es 26 bis 28 Klaftern Wasser geben soll. Der Grund besteht abwechselnd aus Steinen, Sand, Schülpen und Gries. Die Tiefe Rinne reicht etwas nördlicher, als der Grund Smiths-Knowl, von dem Seite 92 die Rede gewesen ist. Auf der östlichen Seite der Rinne quer vor Smiths-Knowl ist in einigen Englischen Karten auf 52° 53′ der Breite und 2° 30′ der Länge von Greenwich eine Platte bezeichnet, auf welcher es 8 Klaftern tiefen soll. Diese Platte ist in die Karte des Admirals Knight von Hoofden nicht aufgenommen, dagegen findet man auf dieser Karte eine andere, welche ungefähr die nämliche Länge, aber die Breite von 52° 30′ hat. Sollten diese beyden Platten etwa eine und die nämliche seyn?

Ungefähr 7½ Meilen östlich von dieser Platte und der Lyse-brune-Bank enthält eine der neuesten Englischen Karten eine ähnliche Platte, auf welcher die Tiefe zu 8 Klaftern angegeben ist. Diese Platte hat den Namen Cooke-Bank erhalten. Neben derselben findet sich ein Ankerplatz angedeutet. Aller Wahrscheinlichkeit nach haben die Engländer auf ihren häufigen Kreuzzügen während des letzten Krieges diese Platte entdeckt.

Es ist nicht rathsam, wenn man nach Hoofden bestimmt ist, westlich von der Tiefe Rinne zu kommen, indem der Grund daselbst sehr uneben ist und man leicht unter die Bänke und unter die zum Theil gefährlichen außerhalb der Englischen Küste liegenden Gründe, welche wir im 7ten Kapitel kennen gelernt haben, versetzt werden könnte. Die in neuern Zeiten ausgelegten schwimmenden Leuchtfeuer bey Dudgeon, Newarp, Galloper, Goodwin-Sand u. s. w. gewähren der Schifffahrt außerordentliche Vortheile. Bey der Anthuung nach Hoofden hinunter ist die Kennung der zwey letztgenannten Leuchtfeuer oder ihrer Fahrzeuge besonders leitend, indem diese Leuchtfeuer nicht blos vor den gefährlichen an der Englischen Küste liegenden Gründen, sondern auch vor den Flanderschen Bänken waenen.

Den Seefahrern muß der wichtige Umstand empfohlen werden, daß der Strom auf der Höhe der breiten Oefnung außerhalb der Thrmfe und noch etwas südlicher, während es ebbt, sehr stark ostwärts hin- und auf die Flanderschen Bänke zuläuft. Unter Galloper und Falls besteht der Grund aus Sand, worunter einige kleine Steine von den sogenannten Singels sind; je näher man aber diesen Gründen kommt, desto mehr Singels trift man an. Mitten im Fahrwasser, wo es 25 bis 27 Klaftern tief, ist heller Sand mit einigen Singels nebst kleinen Schülpen; allein gegen die Flanderschen Bänke hin bringt das Loth schwarzen Sand mit auf, welcher, je näher man ihnen kommt, immer gröber und dunkelgrau wird, wozwischen man auch wohl weichen Grund und Lehmklecke antrift. Merkt man, daß der Strom auf die letzterwähnten Bänke einläuft, so muß man aus allen Kräften von denselben aussteuern. So lange es fluthet, läuft der Strom von Hoofden mehr gerade hinaus längs der Mitte des Fahrwassers N. N. O. und nördlich hin, doch versetzt er, je nachdem man im Fahrwasser steht, sowohl nach den auf der englischen Seite liegenden Bänken und Gründen, als auch nach den Flandeeschen Bänken hin.

Auf der langen schmalen Falls-Bank soll die Tiefe sich sehr ungleich seyn: von 14 Klaftern und darüber bis auf 7, 6 und 5. Auf der Kante derselben kabbelt die See, doch kann man, zum wenigsten bey segelbarem Wetter quer über dieselbe gehen, mit Ausnahme der auf dem äußersten Südende befindlichen Platte, auf welcher es nur 3 Klaftern und darunter tief *).

Die sogenannte Lilie-Bank ist von eben der Beschaffenheit, wie die Falls-Bank. Die Tiefe auf deefelben ist durchgängig 8 bis 11 Klaftern, wovon jedoch eine dem nördlichen Ende der Bank am nächsten liegende Platte eine Ausnahme macht. Die Platte, welche Kanbuget genannt wird, liegt gerade Ost von dem Südende der Falls-Bank, wo es wie auf der Platte der Falls-Bank nur 3 Klaftern Wasser giebt

Was die östliche Seite des Fahrwassers zwischen der holländischen und der englischen Küste betrift, so sieht man auf allen Karten eine Bank, oder was vielleicht richtiger ist, ein gebogenes Riff, welches von der holländischen Küste, etwas nördlich von der Holands-Hucke ausläuft, und eine ziemlich breite Basis hat. Das nördliche Ende desselben fällt ungefähr auf 53° 30′ der Breite und hat den Namen Breed-Veertien (Breit-Vierzehn). Nach dieser Benennung sollee die herrschende Tiefe auf derselben 14 Klaftern betragen, welches sich jedoch nicht ganz annehmen läßt, da die Tiefe besonders auf ihrem nördlichen Ende und zum Theil auch auf ihrer westlichen Seite beträchtlicher ist. Die Auszeichnung derselben soll wohl auch größtentheils in ihrer Grundart bestehen, welche durchgängig aus feinem, grauem, scharfem Sande, worunter sich kleine weiße und braune Schülpen befinden, bestehen soll.

*) In Ansehung des Goodwin-Sandes und der Falls-Gründe m. m. siehe die Erklärung der Specialkarte von der Lage der Leuchtfeuer des Goodwin-Sandes, von dem hiesigen Archiv im Jahre 1804 herausgegeben.

Digitized by Google

In der Bucht (wofern wir uns so ausdrücken dürfen) zwischen dieser Bank oder diesem Riff und der holländischen Küste ist es einige Klaftern tiefer, als auf dem Riffe selbst. 3 bis 4 Meilen gerade vor dem Einlauf zum Texel liegt in dieser Bucht eine kleine Bank, Reg genannt, welche etwa 3 Meilen lang seyn kann, und auf welcher es ungefähr 15 Klaftern tief. Rund um sie herum soll es 17 bis 18 Klaftern tiefen, welche Tiefe jedoch gegen die holländische Küste hin bald wieder abnehmen muß.

Ungefähr von dem Nordende des Breed-Beetien, gewissermaßen mit der holländischen Nordküste gleichlaufend, und zwar in einer Entfernung von 6 bis 7 Meilen, jedoch bald etwas mehr und bald etwas weniger, läuft eine Linie O. N. O. hin, welche nach Wangeroog oder nach der Einfahrt zue Jahde einbiegt. Innerhalb dieser Linie ist der Grund durchgängig reiner Sand. Auf der Kante oder Grenze dieser Grundart tiefe es ungefähr 20 Klafteen, welche Tiefe ziemlich allmählich nach der Küste hin abnimmt. Hier müssen wir die von Borkum nördlich oder N. N. W. auslaufende Bank, welche in einer Art Riff besteht, und zufolge des Seite 62 Gesagten einen ausgezeichneten Grund hat, in Erinnerung bringen. Außerhalb oder nördlich von der erwähnten Grenze des Sandgrundes und zwar bis Helgoland und noch nördlicher hinauf trift man überall einen weichen moderigen oder lehmigen Grund, jedoch an einigen Stellen auch blauen Lehm und eine Tiefe von einigen und 20 Klaftern an.

In der großen Bucht nordwestlich von Helgoland giebt es eine ziemlich große Bank Hvide Bank genannt, welche O. und W. ungefähr 18 bis 20 Meilen lang und N. und S. 8 Meilen breit ist. Vermuthlich hat diese Bank, die man gemeiniglich auf allen Karten vorfindet, einen weißen Sandgrund und eine Tiefe von etwa 20 Klaftern. Außerhalb derselben ist die Tiefe ungefähr 23 bis 26 Klaftern und der Grund weich, moderig oder lehmig. Die Seefahrer nehmen allgemein an, daß der Strom in dieser Bucht viel stärker nach Helgoland oder nach der Elbe hinein, als er von da ausläuft. Es ist daher wahrscheinlich, daß die Ebbe, welche den auslaufenden Strom bewirkt, längs oder wenigstens sehr nahe an den zu beyden Seiten liegenden Küsten aus der Bucht herumströmt, jedoch viel stärker längs der Holländischen, als längs der Holsteinischen und Jütländischen hin.

Der nordwestliche Theil der Nordsee enthält nicht so viele Bänke und ausgezeichnete Grundarten, als in dem beschriebenen Theil, es sey denn, daß jener Theil weniger als dieser bekannt ist. Nach der Karte scheint man annehmen zu können, daß die allgemeine Tiefe desselben ungefähr 50 Klaftern beträgt. Auf einigen Stellen tiefe es 50 bis 60 Klaftern und auf einzelnen Stellen ist die Tiefe noch beträchtlicher. Der Grund ist durchgängig weich.

In den ältern Karten findet man ungefähr 10 Meilen außerhalb der schottländischen Küste quer vor Buchannes u. s. w. eine sehr lange Bank, welche Long-Forties- (die lange Vierzig-Bank) genannt wird, weil es auf derselben 40 Klaftern tiefen soll (auf beiden Seiten derselben ist es viel tiefer). Auf den neueren englischen Karten ist diese Bank als ein von der Küste, nämlich von der Oefnung des Edinburgher Fjordes auslaufendes Riff, das N. N. O. hinläuft, bezeichnet, welches viele Wahrscheinlichkeit hat, weshalb wir sie danach auf unserer Karte angedeutet haben. In einem neuen englischen Werke befindet sich eine Nachricht, in welcher die erwähnte Long Forties-Bank nebst den übrigen hier quer vor der schottländischen Küste befindlichen Bänken und Grundpeilungen, gerade so beschrieben worden wie sie auf unserer Karte vorkommen.

In Buchhan Deep, innerhalb des Riffs ist es nicht nur tiefer, als auf dem Riff selbst, sondern sogar tiefer, als auf der Ostseite derselben. Es giebt nur eine Stelle auf diesem Riff, wo die Grundart angeführt ist. Aller Wahrscheinlichkeit nach besteht der Grund desselben größtentheils aus Sand, außerhalb desselben aber aus weichem Grunde. Die Tiefe der Dutch-Bank ist so befunden, wie sie auf der Karte angemerkt steht. Pits of Montrose sind einige tiefe Löcher auf einer Bank, deren Grundart sich so wenig als die Tiefe um die genannten Pits oder tiefen Löcher herum angegeben ist. Man findet zwar die mit diesen Löchern versehene Bank auf allen Karten, allein, wie gewöhnlich, nie so auf der einen, als auf der andern Karte.

# Anhang.

Als der Druk dieſes Werks beinahe geendigt war, erhielten wir die erſten Früchte der, Seite 64 erwähnten, von Sr. Majeſtät, dem Könige der Niederlande angeordneten Ausmeſſung der Küſten dieſes Königreichs, nämlich: Hydrographiſche Kaart van de Texel Stroom, Heiderſche Reede en Zeegaten von dem Herrn Lieutenant Ryk, herausgegeben im Jahre 1816. Auf dieſer vortrefflichen Karte ſind die Merkzeichen angedeutet, nach welchen man ſich beim Einſegeln in den Texel, ſowohl von Norden als Süden herkommend, zu richten hat. Dieſe Karte iſt aber von ſehr großem Maaßſtabe und die Merkzeichen ſind von ſolcher Beſchaffenheit, daß ſie unmöglich auf unſeer Generalkarte angedeutet oder in der Beſchreibung deutlich erklärt werden können; auch hat es mit ihnen zum Theil eine ſolche Bewandtniß, daß ſie ſchwerlich nach der bloßen Beſchreibung wiedererkannt werden können. Lootſen werden daher dem Fremden ohne Zweifel ganz nothwendig ſeyn, und dieſe werden den Schiffen auf gegebenes Signal wahrſcheinlich entgegen kommen. Wir wollen demnach der, Seite 58 u. f. w., beſchriebenen Einfahrt zum Texel blos einige Berichtigungen hinzufügen, bis mit der Zeit das Vollſtändige der holländiſchen Küſten ans Licht tritt.

Seite 59 iſt die ſüdliche Einfahrt zum Texel mit dem Namen Land-Diep belegt worden; auf der gedachten holländiſchen Karte aber wird ſie Schulpe-Gat genannt. Sie iſt die Haupteinfahrt wenn man von Süden her kömmt und geht zwiſchen Haax ſüdlichſter Tonne und dem Lande hindurch, ſo daß ſowohl dieſe als auch die übrigen auf der innern Seite des Haax-Grundes liegenden Tonnen an Backbord bleiben. Die zwei in der Beſchreibung erwähnten Baaken auf der Küſte, ungefähr ½ Meile zu Süden von Kyk-Duyn, ſind auf der holländiſchen Karte nicht angegeben; dagegen aber zeige ſie zum Merkzeichen für die Anhuung der erwähnten äußerſten Tonne auf dem Haax-Grunde, zwei auf der Küſte liegende kennbare Sanddünen an, welche man in O. S. O. haben muß, um außen um dieſe Tonne zu gehen, und zum Längenmerkzeichen, die ſogenannte Kleine Baake, welche ¼ Viertelmeile Norden vor Kyk-Duyn ſteht, in derſelben Rückſicht eben außerhalb Kyk-Duyn ſelbſt zu halten. Komme man mit einem ungefähren N. O. Courſe weiter in die Einfahrt hinein, wobei die gedachten Tonnen ſämmtlich an Backbord zu halten ſind, bis vor Kyk-Duyn vorbei, ſo muß man der Küſte und einer dicht neben derſelben liegenden weißen Tonne, die man an Steuerbord behält, ſehr nahe ſteuern. Das Uebrige, was Seite 59 von dem Grunde Middelplat ꝛc. geſagt iſt, fällt ganz weg, indem es der holländiſchen Karte nicht entſpricht; ein Fremder wird auch, wenn er ſo weit hineingekommen iſt, keiner Verlegenheit mehr ausgeſetzt ſeyn.

Die Einfahrt, welche Land-Diep genannt wird, befindet ſich Weſten vor Schulpe-Gat und führt über den Grund Syder-Haax hinein; allein die Merkzeichen für die Einſegelung in dieſelbe laſſen ſich nicht zum Nutzen des Unbekannten erläutern.

Die nördliche Einfahrt wird auf der holländiſchen Karte nicht Spaniards-Gat, ſondern Nieuve- oder Noorder-Gat genannt. Die äuſerſte weiße Tonne dieſer Einfahrt muß, ſo wie die übrigen derſelben, an Steuerbord gehalten werden; und wenn man in dieſelbe hineingekommen iſt, ſo wird man ſicher einen Lootſen erhalten und allenfalls überall ankern können.

Die auf unſerer Karte angegebene geographiſche Breite von Kyk-Duyn m. m. entſpricht der der holländiſchen; die Länge ſollte aber einige wenige Minuten öſtlicher ſeyn, welches in den zu ſeiner Zeit erſcheinenden neuen Auflagen unſeer Karte berichtigt werden ſoll.

Die obgedachte holländiſche Karte bemerkt, daß die Abweichung der Magnetnadel im Jahre 1816 an dem Texel 22° weſtlich befunden worden iſt.

---

Nachdem wir zu wiederholten Malen und auf verſchiedenen Wegen nach England geſchrieben haben, um von der Anzahl und den Unterſcheidungskennzeichen der Leuchtfeuer auf der engliſchen Küſte zwiſchen Orford-Neſs und Cromer oder Koul-Neſs, beſtimmte Nachrichten zu erhalten, iſt uns ganz neulich nachſtehender, als authentiſch angegebener Bericht ertheilt worden, welchen wir als Anhang zu der 93ſten und folgenden Seiten hier hinzufügen.

Auf Orford-Neſs ſind zwei mit Reverberen verſehene Lampenfeuer befindlich, deren Thürme N. O. z. O. und S. W. z. W., ½ Meile von einander ſtehen. Das höchſte Leuchtfeuer, welches das innerſte iſt, hat

Digitized by Google

eine Höhe von 90 engl. Fuß; weil ſie aber beide auf einer niedrigen Landſpitze ſtehen, ſo können ſie nur erſt in einer Entfernung von 4 à 4½ Meilen zum Vorſchein kommen.

Bei Loweſtoff ſtehen zwei Leuchtfeuer; das niedrigſte deeſelben, deſſen Höhe nur 25 Fuß ausmacht, iſt auf einem hölzernen Geſtell angebracht *), das im nöthigen Falle, wenn die Fahebahn ſich verändern ſollte, verſetzt werden kann; und das höchſte, welches mit Argandiſchen Lampen und Reverberen verſehen iſt, befindet ſich auf einem 27 Fuß hohen Thurm, ſo daß es, mit Inbegeiff der Höhe dee Klinte, auf welchee es ſteht, bei hohem Waſſerſtande 72 engl. Fuß über die Waſſeefläche erhaben iſt. Die gegenſeitige Lage dieſer Leuchtfeuee iſt gegenwärtig N. ½ O. und S. ½ W.

Auf der Loweſtoffer Rhede iſt neulich vor der Einfahrt in den Stanfoeder Lauf ein ſchwimmendes Leuchtfeuer ausgelegt, das in S. z. O. ¼ S. von Loweſtoffs höchſtem Leuchtfeuer liegt. Das Leuchtfeuer-Fahezeug iſt mit zwei Laternen veeſehen, die gleiche Höhe über der Waſſerfläche haben.

Caſtors beide und Wintertons niedrigſtes Leuchtfeuer, die dem Trinity-Houſe angehörten, ſind, ſeit der Ereichrung der Leuchtfeuer auf der Haſbrough-Hucke und des ſchwimmenden Leuchtfeuees im Haſbrough-Gat **), welches im Jahre 1790 geſchah ***), als unnütz und überflüßig ausgelöſcht woeden. Allein das höchſte der Wintreetoner Leuchtfeuer iſt zum Leitfaden bei der Fahrt zwiſchen den umliegenden gefährlichen Gründen beibehalten worden. Es iſt mit Argandiſchen Lampen und Reveebeeen veeſehen, auf einem 85 engl. Fuß hohen Thurm angebracht und beleuchtet einen Umkeeis dee See von 14 Compaßſtrichen.

Auch auf Winterton-Neſs hat man 2 kleine Leuchtfeuee beibehalten, obgleich ſie ſeit der Beleuchtung des Haſbrough-Gaes nicht ſehr nothwendig ſind. Sie beſtehen in zwei niedeigen Thüemen von etwa 15 Fuß Höhe, die in W. ½ S. und O. ½ N., 75 engl. Fuß von einander ſtehen.

Auf dee Haſbrough-Hucke befinden ſich zwei mit Argandiſchen Lampen und Reveeberen verſehene Leuchtfeuee, deren gegenſeitige Lage N. W. ½ W. und S. O. ½ O. iſt. Das höchſte iſt 80 und das niedeigſte 65 engl. Fuß hoch.

Bei Newarp-Sand, an der Einfahet zum Haſbrough-Gat, liegt ein ſchwimmendes Leuchtfeuer in S. O. ½ O. von den beiden erwähnten Feuern auf der Haſbrougher Hucke.

Auf Foul-Neſs oder bey Cromee iſt ein eundlaufendes Blickfeuee befindlich, von deſſen Blicken jede Minute einer zum Vorſchein kömmt und wiedee veeſchwindet. Es ſteht auf einer hohen Hucke und hat ungefähr die Höhe von 30 engl. Fuß (vermuthlich die Höhe des Thurms, die dee Hucke ungerechnet).

*) Vermuthlich beſteht dies Feuee blos in einer Latteene.

**) Hieeunter iſt ohne Zweifel das Seite 93 eewähnte Newarper ſchwimmende Leuchtfeuer zu verſtehen.

***) Hat man nicht hineeichenden Geund zue Verwundrung, daß dies wedee in den engliſchen Sailing Directions noch auf ihren Karten angemerkt worden iſt?

115941

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google